OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI



BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia



GDYNIA, dnia 15 kwietnia 1939 r.

ROK VIII NR 7

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 15 kwietnia 1939 r. | NR 7

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półrocznie 9,— zł za granicą 15— zł.
Konto P. K. O. Nr 803.168. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

HANDEL ZAGRANICZNY PAŃSTW BASENU BAŁTYCKIEGO W ROKU 1938

Rok 1938 zapisał się w bilansach handlowych państw w basenie morza Bałtyckiego położonych mniej pomyślnie, niż rok 1937. Złożyło się na to w pierwszym rzędzie skurczenie ogólnego handlu międzynarodowego wskutek niepokojów natury politycznej. Pogorszenie koniunktury w państwach będących dotychczas najlepszymi klientami omawianych krajów, to znaczy w Anglii, Ameryce Północnej, Niemczech, wpłynęło na obniżenie się cen, czasem nawet dotkliwie, a przez to na zmniejszenie się wartości obrotów. Nie pozostało to bez wpływu na bilanse handlowe i płatnicze.

Ogólne światło na tę kwestię rzuca porównawcze zestawienie bilansów handlowych krajów nadbałtyckich.

Tabela 1.

Handel zagraniczny krajów nadbałtyckich w latach 1937 i 1938

(w milionach waluty krajowej)

Kraj		Przywóz		Wywóz		Razem		Saldo	
		1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938
Polska	zł	1 254	1 300	1 195	1 185	2 449	2 485	— 59	—115
Dania	kr	1 673	1 640	1 568	1 550	3 242	3 191	—115	— 90
Szwecja	kr	2 123	2 068	2 000	1 839	4 191	3 907	—123	— 229
Finlandia	mf	9 306	8 612	9 379	8 431	18 686	17 043	+ 73	—181
Estonia	kr	111	107	106	104	217	213	— 5	— 3
Łotwa	łat	231	227	260	227	491	454	+ 31	0
Litwa	lit	212	224	208	233	420	457	— 4	+ 9

Celem lepszego uzmysłowienia sobie przebiegu zmian i dla ułatwienia porównania bilansów ze sobą służy poniższa tabela, podająca przeliczenie podanych wyżej bilansów w milionach złotych według kursu bieżącego, oraz osobno ilość obrotów zagranicznych, przypadających na głowę mieszkańca.

Bilanse handlowe krajów bałtyckich w latach 1937 i 1938.
(w milionach złotych)

	Przywóz		Wywóz		Razem		Saldo		Na głowę mieszkańca	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938
Polska	1 254	1 300	1 195	1 185	2 449	2 485	— 59	—115	72	73
Dania	1 857	1 820	1 740	1 721	3 597	3 541	—117	—101	984	967
Szwecja	2 721	2 650	2 563	2 357	2 284	5 007	—158	—293	851	805
Finlandia	1 022	946	1 030	925	2 052	1 976	+ 8	— 21	554	534
Estonia	153	148	146	143	299	291	— 7	— 5	267	259
Łotwa	230	226	259	226	490	453	+ 29	0	257	239
Litwa	192	202	187	210	378	412	— 5	+ 8	154	168
Razem	7 429	7 292	7 120	6 767	14 549	14 059	—309	—624	273	264
Razem bez Polski	6 175	5 808	5 925	5 582	12 100	11 574	—250	—512	630	603

Zjawiskiem charakterystycznym jest zwiększenie się sald ujemnych w ciągu roku 1938. Nawet Finlandia, posiadająca nieprzerwanie od roku 1929 dodatnie saldo, straciła je po raz pierwszy. Tylko Litwa utrzymała korzystną pozycję. Powyższe zjawisko niepokojące na dłuższą metę, przypisać należy częściowo niedostosowaniu się importu do kurczącego się eksportu. Dużą rolę odegrały tu i momenty wewnętrzno-gospodarcze poszczególnych krajów, które w dążeniu do osiągnięcia wyższych form rozwojowych, zaczęły się usamodzielniać od zagranicy przez zwiększenie importu dóbr produkcyjnych (maszyny) pozwalających na przerabianie na miejscu surowców oraz na eksportowanie ich już w stanie uszlachetnionym. Także ruchy cen miały wpływ na salda. ujmujące zjawiska gospodarcze pod względem wartościowym, a nie ilościowym. O ile na początku ub. roku ceny były wyższe o 2% w porównaniu z 1937 r., to w trzecim kwartale spadły bardzo silnie, obejmując w głównej mierze surowce (drzewo, zboże). Wyroby gotowe i artykuły spożywcze zachowały natomiast na ogół swój poprzedni poziom cen.

Na podkreślenie zasługuje wysoka cyfra rocznych obrotów, przypadająca na jednego mieszkańca, od których ujemnie odbijają cyfry polskie. W celach porównawczych podaje się, że odpowiednie cyfry dla Anglii wynosiły (w r. 1936) ca 640 zł, dla Francji — 310 zł, dla Niemiec 275 zł, dla USA ca 200 zł. Dowodzi to, że państwa basenu bałtyckiego prowadzą stosunkowo ożywioną wymianę, co przypisać należy ich jednostronnej gospodarce. Posiadają też duży potencjał gospodarczy i są chłonnym rynkiem zbytu.

Obroty ogólne państw nadbałtyckich między sobą w r. 1938 w walucie krajowej (w milion.)
Tabela 3.

Obrót ogólny w r. 1938		Polską	Niemcami	Danią	Szwecją	Finlandią	Rosją	Estonią	Łotwą	Litwą	Razem
Polska	zł	+	582	27	116	25	11	5	4	0,0	770
Dania	Kr	27	701	+	191	65	22	5	2	5	1023
Szwecja	Kr	109	714	214	+	108	30	15	8	7	1205
Finlandia	M	274	3001	585	1370	+	168	142	41	.	5601
Estonia I-XI	Kr	.	61	.	12	9	9	+	2	1	95
Łotwa	Ł	3,8	160	2,5	11,1	3.8	16,0	3,2	+	5,0	205,4
Litwa	L	6,1	117,3	6,5	8.6	2,6	2,6	1,8	5,1	+	167,9

Procentowy udział w handlu zagranicznym

Tabela 4.

% udziału państw bałtyckich w handlu zagr.	Polska	Niemcy	Dania	Szwecja	Finlandia	Rosja	Estonia	Łotwa	Litwa	Razem
Polski	+	23,4	1,1	4,6	1	0,4	0,2	0,2	.	30,9
Danii	0,8	22	+	6	2	0,7	0,2	0,0	0,2	31,9
Szwecji	3	18,3	5,5	+	2.7	0,7	0,4	0,2	0,2	31,2
Finlandii	1,9	17,6	4,4	8,9	+	0,9	0,9	0,2	.	34,8
Estonii (I XI)	1,2	31,5	.	6,3	4,7	4,2	+	1,1	0,0	48,
Łotwy	0,8	35,6	0,5	2,4	0,8	3,3	0,7	+	1,1	45.2
Litwy	0,0	25,4	1,4	2,3	0,5	6,2	0,4	1,1	+	37,3

Tabele powyższe wykazują najlepiej wzajemną zależność państw nadbałtyckich od siebie. Pokrywają one u siebie jako sąsiedzi od 30—40% całego zapotrzebowania i dostaw. Na uwagę zasługuje tu zwłaszcza grupa państw fenno-skandynawskich, prowadzących między sobą bardzo ożywioną wymianę, gdy państwa t. zw. bałtyckie z przewagą rolnictwa, z powodu analogicznej struktury gospodarczej ograniczają swą wymianę do ruchu przygra-

nicznego, utrzymując szersze stosunki z krajami przemysłowymi, jak Anglią, Niemcami, Danią, Szwecją, USA.

Na czele państw bałtyckich pod względem gospodarczym stoi bezsprzecznie Szwecja. Stanowisko jej pod względem eksportu jest ostatnio zachwiane na skutek zmniejszającego się wywozu masy papierowej i drewna, ponieważ zagranica zaczynała posługiwać się gorszymi i tańszymi jego gatunkami. W związku z osłabieniem jej eksportu i ze spadkiem wskaźnika zatrudnienia, następuje spadek importu, jaki objął materiały opałowo - energetyczne, maszyny i półsurowce potrzebne do obróbki metali (o 20%) oraz surowce włókiennicze.

W podobnej sytuacji znajdowała się Finlandia, której eksport drewna spadł o 10%. Jedynie temu, że niektóre artykuły, jak celuloza, mają ceny wyznaczone z góry przez kontrakty i kartele, (dotyczy to zwłaszcza handlu z Niemcami, które kontrakty takie używały jako narzędzie swej polityki handlowej), udało się zmniejszyć saldo ujemne. Gros bowiem eksportu fińskiego, którego spadek wynosi ca 40% wartości wywiezionej w roku 1937, stanowi drewno we wszelkich postaciach (81%). Towarzyszyło temu skurczenie się importu artykułów przemysłowych i metalowych oraz materiałów pędnych i środków transportowych. Tylko towary kolonialne zdołały zwiększyć swą pozycję, co częściowo przypisać należy pewnej zwyżce ich cen.

Danii za to udało się utrzymać swój handel zagraniczny na zeszłorocznym poziomie. Na podkreślenie zasługuje fakt zmniejszenia się salda ujemnego o 15%, co przypisać należy specyficznemu kształtowaniu się cen na artykuły sprowadzane, które wzrosły tylko o 3%, podczas gdy ceny eksportowe na artykuły spożywcze aż o 15%. I tutaj głównym artykułem przywozu były materiały opałowo-energetyczne (węgiel, benzyna). Nastąpił też spadek przywozu zboża i grożący ujemnymi konsekwencjami dla duńskiego przemysłu olejarskiego, spadek przywozu nasion oleistych. — Eksport za to choć nie zwiększył swego wolumenu, mimo polityki angielskiej dążącej do gromadzenia zapasów na wypadek wojny, to jednak wzrósł dzięki lepszym cenom (bekony). Stosunkowo pomyślnie ukształtował się eksport statków (74).

Głównym kontrahentem tych krajów nadal była Anglia, więcej kupująca, niż eksportująca. Eksportowała przeważnie węgiel, mniej ropę, dalej artykuły tekstylne, maszyny, wyroby metalowe, importując w zamian drewno, celulozę, masę papierową, rudy i środki spożywcze (bekony, nabiał), maszyny. Niemcy znów uplasowały się na pierwszym miejscu w eksporcie, wywożąc maszyny, środki transportowe (samochody), wyroby chemiczne.

Poważny jest też udział Stanów Zjednoczonych, które dostarczały krajom basenu bałtyckiego dużo płynnego paliwa, maszyny, samochody, surowce dla przemysłu włókienniczego (bawełna), odbierając zasadnicze wyroby tych krajów. Zaznaczyć trzeba, że udział Stanów Zjednoczonych w handlu krajów morza Bałtyckiego cyfrowo się zmniejsza, co jednak nie dowodzi, iż U. S. A. wycofały się z ekspansji do tego basenu. Ekspansja ta przybrała tylko inny charakter. Chcąc uniknąć wysokich kosztów transportu przez ocean, koncerny amerykańskie budują swe filie nad Bałtykiem. Tak ostatnio, Ford doprowadził do sfinalizowania układu z Finlandią, mocą którego wybuduje wielką montownię samochodów dla basenu bałtyckiego koło Helsinek. Na czwartym miejscu, jako kontrahent handlowy krajów skandynawskich kroczy Szwecja, która głównie dostarcza artykułów gotowych w postaci: maszyn, wyrobów metalowych, środków transportowych (statki), tekstyliów (biorąc w zamian środki spożywcze — Dania) i drewno (Finlandia). Przyjmuje wobec nich często rolę pośrednika handlowego, zwłaszcza port sztokholmski, który staje się coraz większym punktem rozdzielczym.

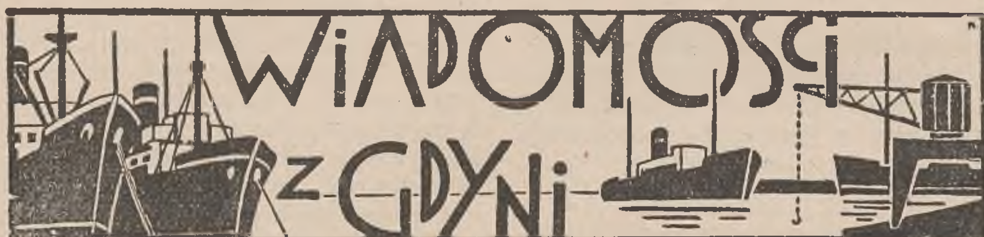
Osobną grupę o charakterze rolniczym i o bardziej zamkniętej gospodarce stanowią państwa bałtyckie: Litwa, Łotwa, Estonia. Znaczna zależność od Anglii i Niemiec, wywołuje w nich ruchy koniunktury podobne do ruchów gospodarczych w tamtych krajach spotykanych. Ujemne ich bilanse trzeba przypisać wzrostowi importu artykułów gotowych w związku z akcją inwestycyjną, jaką wszystkie te kraje przeżywają, dążąc do industrializacji. Z drugiej strony niepoślednią rolę odgrywa przywóz maszyn rolniczych i nawozów, związany z tendencją do lepszego wykorzystania gleby (Łotwa). Wymienione wyż. państwa bałtyckie eksportują nadal artykuły spożywcze, głównie bekony, jaja i masło, które uzyskują coraz lepszą cenę dzięki postępom w standaryzacji. Dalej idzie drewno i papier, których eksport maleje oraz len cieszący się coraz większym popytem, a w Estonii wzrasta wywóz produktów z łupków bitumicznych, których produkcja także ustawicznie rośnie. W zamian za to sprowadzały te kraje potrzebne im materiały opałowo-energetyczne i surowce (tak metale, jak i włókiennicze), maszyny, środki transportowe, artykuły chemiczne głównie nawozy) oraz śledzie. Bliższa analiza bilansów handlowych wykazuje podobieństwo struktury handlu zagranicznego wszystkich tych krajów. Do liczby ich głównych kontrahentów (Anglia, Niemcy, U. S. A., Szwecja) doliczyć trzeba tutaj Rosję, która wywiera duży wpływ jako dostawca nafty, benzyny, bawełny, soli, maszyn rolniczych, zapałek, a jest odbiorcą niektórych towarów spożywczych (żywe świnie z Łotwy, skóry z Litwy). — (por. Biuletyn nr 6, str. 17 art. n. t. „Anglia i Niemcy w basenie nadbałtyckim w r. 1938").

Na czoło państw t. zw. bałtyckich wysu-

nęła się Litwa, która utrzymała swe saldo dodatnie. Tak samo Łotwa wykazała wielką sprężystość gospodarczą, utrzymując podniesiony w roku 1937 o 200% poziom obrotów zagranicznych. Estonia przechodziła również gorączkę inwestycyjną, która niekorzystnie zaważyła na jej bilansie.

Zamykając przegląd za rok 1938 stwierdzić można, że nie kształtował się on równie pomyślnie dla wszystkich krajów, jednak stanowił pewien krok naprzód w zakresie uprzemysłowienia zwłaszcza krajów bałtyckich.

J. K.



KONFERENCJA W NASZEJ IZBIE Z UDZIAŁEM PANA WICEPREMIERA, INŻ. EUG. KWIATKOWSKIEGO.

Jednodniowy pobyt Pana Wicepremiera Kwiatkowskiego w Gdyni dn. 6 kwietnia br. dał sposobność do odbycia w naszej Izbie konferencji z udziałem pp.: Wicepremiera, Wojewody Pomorskiego — Ministra Raczkiewicza, Dyrektora Departamentu Morskiego — Możdżeńskiego, Dyrektora Gabinetu Ministra Skarbu — Rakowskiego, Dyrektora Funduszu Pracy — Biesiekierskiego, Komisarza Rządu m. Gdyni — Mgr. Sokoła i innych. Sfery gospodarcze Gdyni reprezentowane były przez Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej, p. Stanisława Tora, Wiceprezesa Dyrektora Kollata, oraz Radców Izby, zamieszkałych w Gdyni i należących w przeważnej części do Sekcyj: Żeglugowo - Portowej, Przemysłowej i Handlowej.

Prezes Izby, p. Stanisław Tor, zagajając konferencję, powitał w serdecznych słowach Pana Wicepremiera Kwiatkowskiego i wskazał na niezmiernie doniosłą chwilę przybycia Pana Wicepremiera do Gdyni. Następnie p. Prezes Tor podkreślił postawę sfer gospodarczych Gdyni w przeżywanym obecnie okresie i wskazał na konieczność wytężonej pracy w zakresie podniesienia gospodarczego Gdyni oraz zespolenia jej pod wszelkimi względami z Wielkim Pomorzem, a zwłaszcza z północnymi powiatami Pomorza i na potrzebę gospodarczego podniesienia przede wszystkim tych ostatnich.

Pan Prezes Tor, nawiązując do bieżących zadań, zmierzających do podniesienia Gdyni w zakresie uprzemysłowienia, wskazał z całym naciskiem na znaczenie gospodarcze przemysłu budowy okrętów w porcie i na konieczność wzmożenia tempa prac przy rozbudowie Stoczni Gdyńskiej, a to ze względu na to, że przemysł budowy okrętów daje zatrudnienie poważnej ilości robotników na samej Stoczni, jak również przyczynia się do zatrudnienia przemysłów, związanych z budową okrętów. Przy tej sposobności p. Prezes Tor wskazał na poważne znaczenie gospodarcze, jakie wywiera na kształtowanie się stosunków gospodarczych w Gdyni praca Stoczni Marynarki Wojennej.

Kończąc swe przemówienie Pan Prezes Tor, nawiązał do wspomnianego przez Pana Wicepremiera na jednym z posiedzeń sejmowych „skoku naprzód", jaki Polska może dokonać i wyraził przekonanie, że dziś jest chwila po temu, aby dokonać tego „skoku naprzód" na Wybrzeżu, podwajając, a nawet potrajając w najbliższych latach jego liczbę ludności.

Następnie p. Prezes Tor udzielił głosu Dyrektorowi Rady Interesantów Portu, p. Dr. Kasprowiczowi, który w imieniu sfer gospodarczych w porcie przedstawił Panu Wicepremierowi, Inż. Kwiatkowskiemu, stanowisko czynników gospodarczych, pracujących w porcie, w odniesieniu do zagadnień bezpośrednio należących do resortu Ministerstwa Skarbu, a więc w zakresie gospodarki dewizowej, podatkowej i celnej, a dalej wskazał na konieczność szybkiego wykonania planu najniezbędniejszych inwestycyj portowych. W dalszym ciągu p. Dr Kasprowicz podkreślił wzrastającą rolę polskiej floty handlowej w obsłudze polskiego handlu zagranicznego i wysoce dodatni fakt udziału inicjatywy prywatnej w podniesieniu tonażu tejże floty.

Z kolei Dyrektor Izby, p. Mgr Józef Kawczyński, wygłosił referat o bieżących zagadnieniach gospodarczych, dotyczących rozwoju handlu i przemysłu w porcie gdyńskim, jak również zobrazowania sytuacji w handlu i przemyśle Wielkiego Pomorza, a w szczególności powiatów kaszubskich oraz odnośnie spraw komunikacyjnych. W referacie tym Dyrektor Kawczyński przedstawił warunki, w jakich odbywa się praca czynników handlowych i przemysłowych w Gdyni i na Pomorzu, a dalej wskazał na trudności, na jakie napotyka dalszy rozwój działalności gospodarczej, jak

również na środki, mogące przyczynić się do podniesienia gospodarki w Gdyni i na Pomorzu. Referat p. Dyrektora Kawczyńskiego poparty został szeregiem konkretnych danych statystycznych.

Po tym referacie p. Prezes Tor udzielił głosu Prezesowi Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni, p. Inż. K. Krzyżanowskiemu, który poruszył sprawę budowy kanału przemysłowego oraz warunków, na jakich należałoby uprzystępnić przemysłowi zainstalowanie się na terenach wzdłuż kanału.

Po tych przemówieniach zabrał głos Pan Wicepremier Kwiatkowski, który, wskazawszy na wielkie zadania, jakie przez Gdynię już zostały wykonane, stwierdził, że w chwili obecnej port gdyński stoi przed możliwością wykonania nowego skoku naprzód. Zjawiska, jakie usprawiedliwiają przekonanie, że taki skok da się wykonać, polegają na tym, że w związku z ogólnym planem inwestycyjnym Państwa w roku 1939 spodziewać się należy wzrostu obrotów portowych, gdyż wykonanie planu inwestycyjnego wymaga wzmożenia importu, a ten ze swej strony powinien być zrównoważony eksportem. Dalej Pan Wicepremier wskazał na to, że rok 1938 dał dowody powstania możliwości rentownego eksportu, zwłaszcza tych towarów, do wykonania których potrzebna jest praca inteligentnego polskiego pracownika. Towary te, jak wykazało doświadczenie, wytrzymują najzupełniej konkurencję na rynkach zagranicznych.

Opierając się na tych założeniach, Pan Wicepremier Kwiatkowski zwrócił się z apelem do sfer gospodarczych Gdyni, aby zainteresowały się bliżej możliwościami zainstalowania w Gdyni przemysłu obliczonego na eksport, gdyż — zdaniem Pana Wicepremiera — przemysł eksportowy w Gdyni ma naturalne warunki rozwoju, tak jak przemysł Centralnego Okręgu Przemysłowego produkować będzie na potrzeby rynku wewnętrznego. Pan Wicepremier Kwiatkowski zakończył swe przemówienie apelem do sfer handlowych i przemysłowych w Gdyni, aby problem ten w najbliższym czasie przestudiowały, gdyż od ich akcji i ustosunkowania się do tego zagadnienia zależeć będzie dalszy rozwój gospodarczego potencjału Gdyni.

Na zakończenie konferencji Pan Prezes Izby, Stanisław Tor, dziękując jeszcze raz Panu Wicepremierowi za przybycie do Izby i udzielenie wytycznych co do nowych zadań, jakie mają sfery gospodarcze wykonać, wskazał między innymi na konieczność możliwie szybkiego uruchomienia warsztatu dla cięcia statków oraz prosił Pana Wicepremiera o wskazanie, na jaką pomoc ze strony Rządu w tym kierunku można liczyć.

W odpowiedzi na to Pan Wicepremier zaznaczył, że w razie wysunięcia poważnych i na solidnych podstawach opartych propozycyj ze strony inicjatywy prywatnej, może ona liczyć na poparcie ze strony Rządu w formie pomocy kredytowej.

SYTUACJA NA POLSKIM RYNKU FRACHTOWYM W MARCU 1939 R.
(według danych Polskiej Agencji Morskiej).

Rynek frachtowy nie wykazał na ogół w marcu większych zmian. Ostatni kryzys polityczny w Europie, przyczynił się do znacznego podwyższenia premii od ryzyka wojennego w transportach morskich, które na angielskim rynku asekuracyjnym zostały podwyższone z Bałtyku i na Bałtyk w niektórych relacjach dwukrotnie, a w innych nawet czterokrotnie. W związku z tym armatorzy podwyższyli w ostatnim tygodniu stawki frachtowe w dość znacznym stopniu, przy czym zajęli oni raczej postawę wyczekującą, unikając wiązania się na dłuższy czas, aż do chwili całkowitego wyjaśnienia niepewnej sytuacji politycznej.

Eksport zboża był dość ożywiony, zwłaszcza do Niemiec na warunkach fob, oraz do Holandii przy lekkiej zniżce stawek. I tak płacono do Holandii za statek wielkości 800/1000 t Hlf. 2,75 do Hlf. 3,— za t. Do Belgii płacono za statek wielkości 100/300 t. sh. 3/— za t.

Pod koniec miesiąca zaznaczył się brak tonażu, co wpłynęło na zwyżkę frachtów. W pierwszej połowie kwietnia spodziewane jest większe ożywienie w obrotach z Antwerpią, następnie powolny zastój w związku z wyczerpaniem się zapasów w Gdańsku.

Na ułatwienie frachtowania wpływa obecnie korzystnie fakt składowania w Gdańsku zboża niemieckiego przywożonego z Prus Wschodnich, gdyż zabrakło tam składów. Statki przywożące zboże niemieckie poszukują powrotnych ładunków zbożowych do Niemiec, Holandii lub Belgii.

W marcu udało się poza tym umieścić na rynku angielskim kilka pełnostatkowych partyj jęczmienia i żyta.

Węgiel.

W eksporcie węgla długo oczekiwane ożywienie nie nastąpiło. Stawki frachtowe utrzymały się na ogół na poziomie z poprzedniego miesiąca, przy czym do niektórych portów jak np. Antwerpii osiągnęły dawno nie notowany niski poziom. I tak płacono za statki wielkości ca 3000 t. do Antwerpii sh 3/7½ do sh 3/8, 4000 t. do Rotterdamu 4/6, 2700 t. do Rouen sh 5/9, 3500 t. do Bordeaux sh 6/9 za tonę.

Znaczne ilości węgla zafrachtowano do portów Morza Śródziemnego. Za statek wielkości 6000 t. do Aleksandrii płacono sh 8/3 za t., do Piraeus za 6500 t. sh 8/— za t., do Algeru za 3000 t. sh 8/9 za t., do Venice Trieste, Ancona za 6500/7500 t. sh 8/— za t. Było również kilka ładunków do Ameryki Południowej, a mianowicie do Buenos Aires, przy czym za statek wielkości 6/6500 t. płacono przeciętnie sh 14/— do sh 14/3 za tonę.

Drzewo.

Eksport drzewa podobnie jak w poprzednim okresie sprawozdawczym odbywał się tylko w mniejszych ilościach co m. in. wpłynęło na obniżenie się stawek frachtowych przy słabej tendencji. Wywóz kierował się głównie do wschodnich wybrzeży Anglii z trzema portami na czele: Londyn, Hull, Tyne. Za D. B. B. płacono sh 26/— za std., za drzewo twarde obrzynane płacono sh 42/— za std., za drzewo twarde nieobrzynane płacono sh 46/— za std.

Żaglowce.

Za zboże do Danii płacono Rmk. 4,— za t. Na ogół przez cały marzec podaż ładunków była dość słaba przy dużej ilości tonażu. Za drzewo do Danii (Kopenhagi) płacono sh 24/— za std., podczas gdy do portów prowincjonalnych stawka wynosiła sh 25/— do 26/— za std.

Eksport makuchów w związku z zawarciem paktu handlowego niemiecko-rumuńskiego coraz bardziej słabnie. Pewne ożywienie wykazuje eksport zboża do Holandii i do portów prowincjonalnych, przy czym stawki utrzymały się na poziomie z zeszłego miesiąca, tj. Hfl. 4,— za t.

W marcu zafrachtowano również kilka ładunków kukurydzy do wschodnich wybrzeży Anglii płacąc sh 8/6 fob do Ipswich, sh 9/9 do Bostonu i 10/— do Great Yarmouth.

Ogólnie biorąc sytuacja żaglowców pozostała w marcu w stosunku do lutego bez specjalnych zmian.

USPRAWNIENIE PRZEŁADUNKU TOWARÓW W PORCIE.

Delegatura Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni donosi, że w celu uniknięcia względnie doprowadzenia do minimum zdarzających się jeszcze wypadków uszkodzeń towarów w trakcie przeładunku portowego, gdyńskie przedsiębiorstwa robót fizycznych (przeładunkowe) zobowiązały się, na posiedzeniu w Delegaturze do przestrzegania następujących zasad:

1) przeładunek skrzyń przy eksporcie z wagonu, samochodu i wozu na nabrzeże odbywać się będzie tylko przy pomocy suwaków (ruszy), a nie tak jak dotychczas często miało miejsce, że skrzynie wyrzucano na nabrzeże.

Powyższe zobowiązanie dotyczy również przeładunku kompletów skrzynkowych z dykty.

2) do przeładunku towarów eksportowanych, opakowanych w bele i worki nie będą miały zastosowania haki i używanie ich przez robotników będzie surowo zakazane.

3) stosowanie siatek do załadunku towarów na statki może mieć miejsce tylko dla towarów opakowanych w worki.

Należy zaznaczyć, że zastosowanie wymienionych zasad będzie stanowiło bezsprzecznie dalszy postęp eliminujący szkodliwe skutki przeładunku portowego i przyczyni się do podniesienia stanu eksportowanych drogą morską towarów.

PRACA MAKLERÓW GDYŃSKICH W MARCU 1939 R.

W ciągu marca br. gdyńskie firmy maklerskie klarowały łącznie 477 statków o pojemności 490.368 nrt. na wejściu i 476 statków o pojemności 554.613 nrt. na wyjściu.

Na poszczególne przedsiębiorstwa maklerskie przypadają następujące ilości oraz tonaż klarowanych statków:

	Nazwa firmy	Ilość statków		N. R. T.	
		na wejściu	na wyściu	na wejściu	na wyjściu
1	Polskarob	90	90	139,868	144,120
2	Bergtrans	85	88	75.925	75,333
3	Polska Agencja Morska	65	61	67,756	60,952
4	F. G. Reinhold	33	35	28,712	27,874
5	Progress	27	27	25,950	23,891
6	Rothert i Kiłaczycki	34	35	25,044	23,714
7	American Scantic Line	8	8	25,051	25,051
8	Żegluga Polska S. A.	17	19	12,950	13,400
9	Polbryt S. A.	14	16	15,617	15,421
10	Behnke i Sieg	31	29	12,996	12,848
11	Polska Zjedn. Korp. Bałt.	4	4	12,056	12,056
12	Rummel i Burton	28	26	9,547	11,622
13	Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe	1	1	8,192	8,192
14	Oceaniczna Ag. Okrętowa	3	3	8,024	8,024
15	M. Z. Cedro i S-ka	9	9	7,734	7,734
16	Pantarei S. A.	4	3	6.552	3,992
17	Ferd. Prowe	11	11	4,313	4,313
18	Aug. Wolff et Co	8	7	3.658	3,674
19	Pomorze	2	3	260	395
20	Mewa	2	—	162	—
21	P. Z. R. M.	1	1	7	7
	razem	477	476	490.368	554,613

KONTROLA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH NA POLSKICH STATKACH HANDLOWYCH.

W dniu 7 kwietnia br. weszło w życie rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 27 marca 1939 r. o urządzeniach przeładunkowych na morskich statkach handlowych. Rozporządzenie to, wydane na podstawie rozporządzenia Prezydenta R. P. o bezpieczeństwie statków morskich wprowadza zakaz używania urządzeń przeładunkowych na morskich statkach handlowych, nie wyłączając wind i dźwigów osobowych, przed uprzednim wypróbowaniem ich i wycechowaniem przez odpowiednie władze inspekcyjne. Badania i próby dzieli rozporządzenie na wstępne, po dokonaniu których władza inspekcyjna wystawia świadectwo, zawierające wskazanie dopuszczalnego obciążenia roboczego oraz badania periodyczne, odbywane co roku, z wyjątkiem bumów i części przymocowanych na stałe do masztu i pokładu, które podlegają oględzinom co 4 lata. Fakt dokonania periodycznych badań będzie odnotowany w specjalnych książkach inspekcyj.

Wprowadzenie przepisów o urządzeniach przeładunkowych na statkach handlowych ujednolici postępowanie w dziedzinie konser-

wacji i w stosowaniu tych urządzeń, oraz stworzy formalną, opartą na przepisie prawnym i badaniu właściwej władzy inspekcyjnej, gwarancję bezpieczeństwa tych urządzeń.

WALNE ZEBRANIE RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

Dnia 31 marca br. odbyło się w sali posiedzeń fy „Polskarob“ doroczne walne zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni.

Po wyborze na przewodniczącego zgromadzenia inż. M. Laureckiego, prezes Rady inż. Napoleon Korzón przedstawił wyczerpujące sprawozdanie z działalności organizacji w roku ubiegłym, z którego wynika, że miniony okres zaznaczył się dalszym wzrostem ilościowym członków, na których przystąpiły: Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe oraz Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek“. Referując na tle działalności Rady Interesantów Portu w Gdyni nowe osiągnięcia gospodarcze, Prezes inż. Korzón stwierdził, że rok 1938 stał pod znakiem ożywionej pracy inicjatywy prywatnej. Przejawiała się ona zarówno na odcinku armatorskim, jak i ekspedycyjnym oraz połowów dalekomorskich. Nabycie 3 statków bunkrowych przyczyniło się do znacznego wzrostu eksportu węgla bunkrowego, który w r. 1938 w porównaniu z r. 1937 osiągnął przeszło 100%. Po kolei przedstawione zostały prace Rady w innych dziedzinach, spośród których wymienić należy pewne usprawnienie w zakresie spraw kolejowych w porcie, dalej kwestie odnoszące się do stosowania przepisów dewizowych oraz skomplikowanych zagadnień podatkowych, które wymagały dość częstych wystąpień ze strony Rady. Wspomnieć należy również o działalności organizacji w pracach Komisji Porozumiewawczej dla Taryf Przeładunkowych oraz w zakresie uregulowania sprawy polskiego kwitu składowego. Kończąc swe sprawozdanie Prezes Korzón wystąpił z apelem przyciągnięcia do współpracy w zarządzie Rady młodszych przedstawicieli polskiej myśli morskiej, którzy pracując na kierowniczych stanowiskach, potrafili już wykazać się energią i inicjatywą w zakresie swej pracy zawodowej.

Z kolei z referatem o pracach i zamierzeniach programowych Rady wystąpił dyrektor Rady Interesantów Portu Dr B. Kasprowicz. Poruszone kwestie były przedmiotem dyskusji, w której m. in. podkreślono konieczność bliskiej współpracy Rady z Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Po załatwieniu spraw finansowych oraz udzieleniu absolutorium ustępującemu zarządowi, przystąpiono do wyboru nowych władz Rady, przy czym postanowiono w roku bieżącym stworzyć organ doradczy prezesa, złożony z obu wiceprezesów i 2 członków zarządu. W wyniku wyborów jednogłośnie wybrany został po raz dziewiąty — prezesem — inż. Napoleon Korzón, I wiceprezesem — dyr F. Kollat, II wiceprezesem — dyr L. Byczkowski.

Jako członków Prezydium wybrano dyr. dyr. T. Dembińskiego i W. Jasińskiego. Dorocznym zwyczajem powołano do zarządu członka honorowego prezesa J. Rummla.

Pod koniec posiedzenia walne zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni postanowiło przeznaczyć trzymiesięczną składkę związków i firm zrzeszonych na cele Morskiej Brygady Obrony Narodowej, — a ponadto zalecić im wzięcie udziału w subskrypcji Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej.

REPREZENTACJA ANG. TOW. KLASYFIKACYJNEGO LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING NA ŚLĄSKU.

W wyniku starań i pertraktacyj Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Departament Morski) z angielskim Tow. Klasyfikacyjnym Lloyd's Register of Shipping, utworzona została z dniem 1 kwietnia br. reprezentacja wspomnianego Towarzystwa dla spraw materiałowo-atestacyjnych.

Wymienioną placówkę prowadzi inż. Leon Weber, który odbył staraniem i na koszt Ministerstwa blisko dwuletnią praktykę fachową w Anglii, w centrali Tow. Lloyd's Register of Shipping oraz w Szwecji. Jako inspektor Lloyd's Register of Shipping inż. Weber przejmuje automatycznie wszelkie prace materiałowo-atestacyjne z dziedziny okrętowej na Śląsku Polskim, prowadzone dotychczas przez oddział Lloyd's Register of Shipping we Wiedniu.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU ORAZ W I KWARTALE 1939 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. *marcu br. osiągnęły 723.759,5 t.*, wobec 723.927,8 ton w mies. lutym br. oraz 732.846,7 ton w mies. marcu 1938 r.

Obroty miesiąca sprawozdawczego utrzymują się na poziomie ubiegłego miesiąca.

Ogólne obroty zamorskie (przywóz łącznie z wywozem) *w I kwartale br.* osiągnęły 2.273.038,9 ton, wykazując nieznaczny 2,9% wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu ub. 1938 roku (2.208.678,— ton). W jak poważnym stopniu zmniejsza się tempo wzrostu tych obrotów, świadczyć może porównanie 9,4%-wego wzrostu og. obrotów zamorskich w I kwartale 1938 r. (2.208.688,— ton) w stosunku do tego samego okresu czasu 1937 roku (2.018.626,9 ton). Tempo wzrostu obrotów zamorskich portu dotychczas zmniejszyło się prawie że trzykrotnie. To poważne zmniejszanie się tendencyj wzrostu spowodowane zostało wyłącznie na skutek spadku przywozu zamorskiego w okresie trzech pierwszych miesięcy br.

Na uzyskanie tych ogólnych zamorskich obrotów w I kwartale br. złożył się przywóz

zamorski — 349.208,7 ton oraz wywóz zamorski — 1.923.830,2 ton.

Przywóz zamorski w I kwartale br. — (349.208,7 ton) wykazuje poważny 17,8%-owy spadek swych obrotów w stosunku do tego samego okresu 1938 r. (424.881,7 ton), jak również nieco mniejszy 8,9%-owy spadek w porównaniu do tegoż okresu 1937 roku (383.393,3 ton).

W roku ubiegłym przywóz zamorski w I kwartale tego roku (424.881,7 ton) wykazał poważny 10.8%-owy wzrost w stosunku do poprzedniego 1937 roku (383.393.3 ton).

Wywóz zamorski w przeciwieństwie do przywozu zam. w *I kwartale br.* (1.923.830.2 t.) wykazuje poważny 7,9%-owy wzrost w stosunku do tego samego okresu czasu 1938 roku (1.783.796,3 ton) oraz nieco poważniejszy 17,6%-owy wzrost w porównaniu z I kwartałem 1937 r. (1.633.233,4 ton). Tempo wzrostu wywozu zam. wykazuje nader nieznaczne zmniejszenie w stosunku do 1937 roku. Wywóz zamorski w I kwartale ubiegłego 1938 r. (1.783.796.3 ton) wykazał 9,1%-owy wzrost w porównaniu do poprzedniego 1937 roku (1.633.233.4 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego (723.759,5 t.) złożył się przywóz zamorski — 119.580,6 ton oraz wywóz zamorski — 604.178,9 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (119.580,6 ton) wykazuje nieznaczny 8,6%-owy wzrost w stosunku do przywozu w mies. lutym br. (110.137,4 ton), 6,9%-owy spadek w porównaniu z mies. marcem 1938 r. (128.434,4 ton) oraz jeszcze poważniejszy 21,6%-owy spadek w stosunku do mies. marca 1937 r. (152.589,1 ton).

Nieznaczny wzrost przywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem lutym br. spowodowały przede wszystkim pozycje wytworów pochodzenia roślinnego (w nawiasie dane za m. luty br.): owoce świeże — 10.264 t. (6.375 t.), owoce suszone — 502 t. (408 t.), orzechy i migdały — 265 t. (240 t.), herbata — 162 t. (116 t.) i korzenie — 141 t. (122 t.)

Najpoważniejsza pozycja w grupie zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego, śledzie wykazują wzrost w porównaniu z ub. miesiącem lutym. Tak np. wzrasta przywóz śledzi świeżych — 2.323 t. (1.993 t.) oraz solonych — 3.527 t. (3.045 t.)

Z grupy tłuszczów i olejów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego wzrasta jedynie przywóz tłuszczu zwierzęcego sur. — 1.639 t. (1.004 t.) Przywóz tytoniu utrzymuje się na poziomie poprzedniego miesiąca — 2 t. (2 t.)

Z przetworów chemicznych, farmaceutycznych i farb w bardzo poważnym stopniu zwiększył się przywóz fosforytów — 6.708 t. (2.535 t.) Z grupy skór, futer i wyr. skórzanych zwiększa się o ok. 100% przywóz skór — 3.330 t. (1.962 t.)

Z surowców włókienniczych i wyrobów z nich poważnemu zwiększeniu ulega przywóz wełny — 3.269 t. (1.913 t.), odpadków wełny — 116 t. (75 t.), bawełny — 12.477 t. (7.639 t.) oraz odpadków bawełny — 165 t. (158 t.) Zwiększa się również przywóz juty — 1.204 t. (1.029 t.) Grupa środków transportowych wykazuje również wzrost przywozu — 1.072 t. (955 t.)

W miesiącu sprawozdawczym zmniejsza się natomiast w stosunku do mies. lutego br. przywóz następujących artykułów (w nawiasie dane za m. luty br.): nasion oleistych — 790 t. (1.826 t.), ryżu surowego — 22 t. (114 t.), kawy — 305 t. (480 t.) oraz kakao — 429 t. (513 t.)

Z wytworów mineralnych poważnemu zmniejszeniu ulega przywóz rud różnych i wypałków pirytowych — 18.065 t. (23.651 t.) Z grupy tłuszczy zmniejsza się przywóz tłuszczu i olejów roślinnych — 329 t. (400 t.) Z surowców chemicznych zmniejsza się przywóz garbników — 725 t. (764 t.)

Podobnie zmniejsza się również przywóz kauczuku i wyrobów — 1.092 t. (1.200 t.), papieru i makulatury — 1.378 t. (2.087 t.) oraz celulozy — 1.224 t. (1.475 t.)

Przywóz złomu żelaznego, wykazując spadek zaledwie o 2 t., utrzymuje się właściwie na poziomie poprzedniego miesiąca — 27.882 t. (27.884 t.) Nieznacznemu zmniejszeniu ulega natomiast przywóz miedzi — 2.809 t. (2.852 t.) oraz maszyn, aparatów i części — 607 t. (644 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (marzec 1939 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem marcem 1938 r. oraz mies. lutym 1939 r. poniższe zestawienie poważniejszych pozycyj towarowych:

IMPORT (tony)

	Marzec 1939 r.	Luty 1939 r.	Marzec 1938 r.
Ogółem	*119.581*	*110.137*	*128.434*
w tym m. in.			
Nasiona oleiste	790	1.826	2.931
ryż surowy	22	114	79
owoce świeże	10.264	6.375	8.469
owoce suszone	502	408	1.031
orzechy i migdały	265	240	203
kawa	305	480	552
herbata	162	116	94
kakao	429	513	401
korzenie	141	122	143
śledzie świeże	2.323	1.993	1.795
śledzie solone	3.527	3.045	4.872
rudy różne i wyp. pirytowe	18.065	23.651	10.419
tłuszcze i oleje roślinne	329	400	292
tłuszcze zwierzęce sur.	1.639	1.004	895
tytoń	2	2	42
garbniki	725	764	1.341
fosforyty	6.708	2.535	14.325
żużle Thomasa	3.800	6.000	5.250

skóry	3.550	1.962	4.229
wełna	3.269	1.913	2.614
odpadki wełny	116	75	99
bawełna	12.477	7.639	8.765
odpadki bawełny	165	158	116
juta	1.204	1.029	629
kauczuk i wyroby	1.092	1.200	893
papier i makulatura	1.378	2.087	579
celuloza	1.224	1.475	523
złom żelazny	27.882	27.884	37.459
miedź	2.809	2.852	2.202
maszyny, aparaty i części	607	644	950
środki transportowe	1.072	955	1.193

Poważny ten ok. 18%-owy spadek przywozu zam. w I kwartale br. spowodowały przede wszystkim (w nawiasie dane za I kwartał 1938 r.): złom żelazny — 89.358 t. (164.025 t.), fosforyty — 30.868 t. (42.206 t.) oraz żużle Thomasa — 9.800 t. (14.900 t.)

Poza powyższymi towarami masowymi zmniejszył się również w roku bieżącym przywóz: nasion oleistych, ryżu surowego — 137 t. (3.805 t.), owoców suszonych, kawy, śledzi świeżych, tytoniu — 11 t. (1.123 t.), skór, maszyn, aparatów i części oraz środków transportowych.

W roku bieżącym zwiększa się natomiast przywóz: owoców świeżych, orzechów i migdałów, herbaty, kakao, śledzi solonych, rud różnych i wypałków pirytowych — 30.217 t. (31.789 t.), tłuszczów roślinnych, tłuszczów zwierzęcych, garbników, wełny, bawełny, juty, papieru i makulatury, celulozy oraz miedzi.

Spośród powyższych pozycyj oprócz surowców hutniczych (rud) na szczególne podkreślenie zasługuje doskonale rozwijający się przywóz surowców włókienniczych.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (604.178,9 ton) wykazuje 1,6%-owy nieznaczny spadek w stosunku do miesiąca lutego br. (613.790,4 ton), jeszcze mniejszy 0,03%-owy spadek w porównaniu z miesiącem marcem 1938 r. (604.412,3 ton) oraz nieznaczny 2,5%-owy wzrost w stosunku do mies. marca 1937 r. (589.491,4 ton).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w dwu najpoważniejszych relacjach wykazuje spadek.

Spadek wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. mies. lutym br. spowodowały przede wszystkim towary masowe (w nawiasie dane za m. luty br.): węgiel kamienny — 428.536 t. (441.829 t.), koks — 18.634 t. (21.178 t.) oraz drzewo tarte — 6.606 t. (7.366 t.)

Poza tymi towarami masowymi zmniejszył się również wywóz: strączkowych — 63 t. (231 t.), słodu — 749 t. (759 t.), cementu — 871 t. (4.076 t.), soli kuch. i przemysłowej — 8 t. (270 t.), cukru — 993 t. (3.162 t.), makuchów — 549 (690 t.), wytłoków buraczanych — 514 t. (993 t.), papieru — 342 t. (834 t.), celulozy — 623 t. (937 t.), metali różn. — 13.183 t. (15.453 t.), szyn kolejowych — brak (998 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 2.962 t. (2.969 t.), cynku — 1.480 t. (2.163 t.) oraz blachy cynkowej — 212 t. (231 t.)

Spośród powyższych pozycyj szczególnie poważny spadek wykazał cement oraz cukier. Niektóre spośród pozycyj wywozu wykazują wzrost w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. lutym br. Do pozycyj tych należą (w nawiasie dane za m. luty br.): zboże — 11.275 t. (6.885 t.), bekony — 2.982 t. (1.772 t.), jaja — 933 t. (391 t.), masło — 1.082 t. (821 t.), tkaniny — 396 t. (335 t.), bale i słupy — 16.335 t. (7.398 t.), oraz dykty i forniery — 1.315 t. (1.271 t.)

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (marzec 1939 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem marcem 1938 r. oraz mies. lutym 1939 r. poniższe zestawienie poważniejszych pozycyj towarowych:

EKSPORT (tony)

	Marzec 1939 r.	Luty 1939 r.	Marzec 1938 r.
Ogółem	*604.179*	*613.790*	*604.412*
w tym m. in.			
Zboże	11.275	6.885	1.760
strączkowe	63	231	101
mąka	8	5	—
mąka pastewna	—	—	250
słód	749	759	795
bekony	2.982	1.772	1.553
jaja	933	391	1.539
masło	1.082	821	1.036
cement	871	4.076	4.925
sól kuch. i przemysł.	8	270	—
węgiel kamienny	428.536	441.829	431.922
węgiel bunkrowy	73.128	63.399	66.849
koks	18.634	21.178	9.009
oleje i parafina	—	7	147
cukier	993	3.162	2.241
makuchy	549	690	1.459
wytłoki buraczane	514	993	61
soda	1	—	—
siarczan amonu	—	—	2.642
saletra	3	3	6
tkaniny	396	335	445
bale i słupy	16.335	7.398	17.281
drzewo tarte	6.606	7.366	29.314
dykty i forniery	1.315	1.271	1.273
papier	342	834	641
celuloza	623	937	168
metale różne	13.183	15.453	3.548
szyny kolejo..e	—	998	—
rury żeliwne i żelazne	2.962	2.969	1.444
cynk	1.480	2.163	1.953
blacha cynk a	212	231	298

Nieznaczny wzrost wywozu zam. w I kwartale br. w porównaniu z tym samym okresem czasu ub. 1938 roku spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych

(w nawiasie dane za 1 kw. 1938 r.): węgla kamiennego — 1.360,393 t. (1.283.064 t.), węgla bunkrowego — 225.223 t. (198.195 t.), koksu — 59.214 t. (34.970 t.), oraz bali i słupów — 38.829 t. (32.854 t.)

Z grupy towarów masowych poważny spadek wywozu w 1 kwartale r. b. wykazuje tarcica (30.659 t. wobec 79.139 t. w roku ub.)

Oprócz wyżej wymienionych towarów masowych zwiększa się w roku bieżącym wywóz szeregu cennych pozycyj drobnicowych, jak np. (w nawiasie dane za 1 kw. 1938 r.): zboża — 29.878 t. (7.210 t.), bekonów — 6.506 t. (4.725 t.), soli kuch. i przem. — 392 t. (115 t.), makuchów—3.492 t. (3.053 t.), sody—12 t. (3 t.), soli potasowej — 215 t. (brak), dykt i fornierów — 3.726 t. (3.480 t.), celulozy — 1.664 t. (273 t.), metali różnych — 39.988 t. (17.275 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 8.481 t. (3.684 t.), oraz cynku — 4.828 t. (3.815 t.)

Poza tarcicą w roku bieżącym zmniejsza się wywóz: słodu — 1.934 t. (2.446 t.), jaj — 1.702 t. (2.306 t.), masła — 2.462 t. (3.181 t.), cementu — 11.570 t. (15.747 t.), cukru — 6.363 t. (13.625 t.), saletry — 6 t. (25 t.), tkanin — 1.050 t. (1.371 t.), klepek — 112 t. (118 t.), papieru — 1.317 t. (1.730 t. i blachy cynkowej — 628 t. (892 ton).

— *Ruch statków* w miesiącu sprawozdawczym (w marcu 1939 r.) analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 482 (465) statków o pojemności 486.861 n. r. t. — (444.779 n. r. t.), wyszło zaś 481 (470) statków o pojemności 482.943 n. r. t. (459.569 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Finlandia — 3, Włochy — 4, Norwegia — 5, Dania — 6, Anglia — 7, Niemcy — 8, Stany Zjednoczone Am. P. — 9, Estonia — 10, Grecja — 11, Łotwa 12, Holandia — 13, Z. S. R. R. — 14, Francja — 15, Rumunia — 16, Litwa — 17, Islandia — 18, oraz W. M. Gdańsk — 19.

Cztery pierwsze bandery pozostają bez zmian na miejscach z miesiąca lutego br. — Bandera norweska przesuwa się z 6 na 5 miejsce, bandera duńska z 5 na 6, bandera angielska bez zmian (7), bandera niemiecka bez zmian (8), bandera amerykańska (U. S. A.) z 10 na 9 miejsce, b. estońska z 9 na 10, b. grecka z 12 na 11, b. łotewska z 11 na 12, b. holenderska bez zmian (13), b. sowiecka (Z. S. R. R.) z 15 na 14, ukazuje się nowa bandera francuska (15), oraz rumuńska (16).

Ogółem reprezentowane były bandery 19 (16) państw. Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w miesiącu marcu br. wyniósł 1.010,1 n. r. t. (956.5 n. r. t.) Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 50 (60). Średni postój statków w porcie w miesiącu marcu br. wyniósł 51,2 godzin (52,6 godzin).

Ruch statków w miesiącu marcu 1939 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	67	60.541	64	61.356
W. M. Gdańsk	1	360	2	720
Anglia	15	39.242	14	36.425
Dania	57	42.866	53	38.633
Estonia	30	23.875	32	24.446
Finlandia	39	51.009	39	51.115
Francja	1	2.561	1	2.561
Grecja	7	20.203	7	19.886
Holandia	17	6.862	17	6.862
Islandia	1	676	1	676
Litwa	4	2.085	4	2.085
Łotwa	12	15.887	13	16.215
Niemcy	49	28.939	51	29.573
Norwegia	47	45.255	47	41.716
Rumunia	1	2.308	1	2.308
Stany Zj. Am. P.	8	25.051	8	25.051
Szwecja	110	72.741	110	70.858
Włochy	13	42.408	14	48.465
Z. S. R. R.	3	3.992	3	3.992
Razem	482	486.861	481	482.943

Ruch pasażerów, jak zwykle w tym okresie czasu wykazuje nadal bardzo poważne osłabienie. Przyjechało bowiem 273 (228) pasażerów, wyjechało zaś 2.117 (2.364) pasażerów. Przyjechało w tym: z Anglii — 37 (28), Argentyny — brak (32), Belgii — 18 (20), Brazylii — brak (9), Danii — 50 (37), Finlandii — 2 (7), Francji — 5 (1), Holandii — 3 (3), Kanady — 15 (brak), Litwy — brak (5), Portugalii — brak (3), Senegalu Franc. — brak (1), Stanów Zjedn. Am. P. — 138 (75), Szwecji — 3 (7), oraz z Włoch — 1 (brak).

Wyjechało w tym: do Anglii — 1.090 (401), Argentyny — brak (98), Belgii — 8 (185), Brazylii — brak (115), Danii — 68 (71), Francji — 96 (125), Kanady—149 (150), Litwy — 1 (brak), Łotwy — brak (2), Niemiec — 1 (3), Norwegii — 1 (26), Senegalu Franc. — brak (1), Stanów Zjedn. Am. P. — 297 (627), Szwecji — 407 (209), Urugwaju — brak (350), oraz do Grecji — brak (1).

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM POMORZA W MARCU 1939 R.

W pierwszej dekadzie marca była pogoda sprzyjająca ładowaniu ziemniaków. Eksporterzy przystąpili więc do wykonywania umów eksportowych. Druga połowa marca była chłodną, przymrozki dochodziły do 8 stopni nocami, co utrudniało ładowanie ziemniaków, tym

bardziej, że niektóre ładunki w czasie transportu przemarzły. Na ogół sezon eksportowy rozwija się, jednak z ilości zawartych umów przypuszczać można, że cyfry eksportowe w bieżącym sezonie będą mniejsze, niż w roku ubiegłym. Dzięki akcji propagandowej Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, po raz pierwszy w eksporcie sadzeniaków został nawiązany kontakt z Rumunią, która zawarła umowy o dostawę kilkuset ton ziemniaków-sadzeniaków. Istnieją również możliwości nawiązania kontaktów handlowych z Hiszpanią, a szczególnie z Marokiem hiszpańskim, które zwolniło od cła przywóz ziemniaków-sadzeniaków.

Ceny krajowe sadzeniaków utrzymują się na poziomie od zł 7,— do 15,— za 100 kg w zależności od odmiany, jakości i odsiewu.

Na rynku wewnętrznym ceny ziemniaków jadalnych dość znacznie zwyżkowały i płacono: w Łodzi od zł 5,50 do 6,—, w Lublinie od 5,— do 5,50, we Lwowie od 6,— do 6,50, w Katowicach od 5,50 do 6,50, w Toruniu od 5,— do 6,—, w Gdyni od 6,— do 6,50 za 100 kg loko rynek. Na Pomorzu przeciętnie płacono zł 5,50 do 6,— za 100 kg ziemniaków jadalnych odmian białomięsnych w hurcie.

Dla W. M. Gdańska w ciągu miesiąca marca dostarczono z Pomorza kilkadziesiąt wagonów ziemniaków-sadzeniaków oraz kilkadziesiąt wagonów ziemniaków fabrycznych.

KOMISJA ROZJEMCZA DLA SPRAW ZWROTÓW TOWAROWYCH BRANŻY WŁÓKIENNICZEJ.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni komunikuje firmom branży włókienniczej swego okręgu, że przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Łodzi powstała Komisja Rozjemcza dla spraw zwrotów towarowych, złożona z przedstawicieli czołowych zrzeszeń przemysłu i handlu włókienniczego.

Zadaniem powołanej Komisji Rozjemczej jest przeciwdziałanie nieuzasadnionym i dezorganizującym rynek włókienniczy zwrotom towarowym oraz rozstrzyganie powstałych na tym tle zatargów i stosowanie sankcyj na niesolidnych odbiorców.

Występować do Komisji Rozjemczej o rozpatrzenie zatargu mogą wszystkie firmy przemysłowe i handlowe, mające siedzibę na terenie okręgu łódzkiego, jeśli w umowach na zleceniach lub fakturach umieściły wyraźną klauzulę nieprzyjmowania nieuzasadnionych zwrotów, oraz gdy w podobny sposób zastrzegły sobie prawo kierowania zatargu do Komisji Rozjemczej. Skargi mogą być skierowane do Komisji dopiero po wyczerpaniu środków polubownego załatwienia zatargu z firmą zwracającą towar.

Po rozpatrzeniu skargi, gdy Komisja uzna jej słuszność, wzywa odwrotnie listem poleconym firmę do przyjęcia bez uzasadnienia zwróconego towaru. Gdy wezwania Komisji nie odniosą skutku i firma polubownie sprawy nie załatwi ze swym dostawcą, Komisja wciąga niesolidnego kupca na listę odbiorców, nie wypełniających zobowiązań i zawiadamia o tym łódzkie zrzeszenia, instytucje i firmy, zaopatrujące kupców w towary. Lista powyższa będzie podstawą ustosunkowania się łódzkiego przemysłu i handlu włókienniczego do firm odbiorczych na listę wciągniętych.

W wypadku, gdy na wezwanie Komisji Rozjemczej odbiorca nadeśle motywy dokonanego zwrotu, Komisja zapoznaje z nimi firmę wnoszącą skargę oraz bada ich słuszność wszelkimi rozporządzalnymi środkami. W razie uznania słuszności nadesłanych motywów, Komisja uważa zwrot za uzasadniony i zawiadamia o tym zainteresowane osoby. W przeciwnym razie wzywa odbiorcę do powtórnego przyjęcia nieuzasadnionego zwrotu pod sankcjami wyżej omówionymi.

Wymieniona wyżej Komisja Rozjemcza ma siedzibę przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Łodzi, Al. T. Kościuszki Nr 4.

WYPRZEDAŻ W OBROCIE HANDLOWYM.

Jednym z charakterystycznych zjawisk w handlu osiadłym są t. zw. wyprzedaże w obrocie handlowym. Są one nierozerwalnie związane z bytem przedsiębiorstwa i jego koniunkturą, a posiadając zasadnicze znaczenie dla obrotu handlowego, podlegają ustawowej regulacji. Przepisy regulujące ten ważny dział obrotu są proste, obserwacje jednak rynku handlowego na Pomorzu wykazują, że są one nie zawsze rozumiane i ściśle stosowane, co w konsekwencji naraża szereg przedsiębiorstw na niepotrzebne przykrości i wywołuje często zamieszanie na rynku.

Wyprzedaże w obrocie handlowym są uregulowane rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 marca 1928 r. (Dz. Ust. R. P. Nr 41, poz. 395) wydanym w oparciu o ustawę i zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Rozporządzenie powyższe nie definiuje pojęcia wyprzedaży, zostawiając jej określenie zwyczajom o praktyce handlowej.

Wyprzedaż nie jest niczym więcej jak próbą całkowitego lub częściowego pozbycia się pewnych zapasów towarów przez zaoferowanie ich publiczności przy pomocy reklamy po zniżonych cenach.

W zależności od przeznaczenia rozróżniamy dwie grupy wyprzedaży:

I. Wyprzedaże posezonowe i inwentarzowe,

II. Wyprzedaże całkowite.

Wyprzedaże posezonowe mają za zadanie odciążenie przedsiębiorstwa z zapasu towaru, który z powodu upływu sezonu stracił już swoją atrakcyjność. Rozprowadzenie tego towaru po rynku może się odbyć tylko przy zastosowaniu zniżonej ceny.

Zniżka ta przyciąga słabszych klientów, dla których towar w czasie sezonu był niedostępny. Ta forma wyprzedaży jest najczęściej stosowaną w obrocie handlowym.

Wyprzedaże inwentarzowe mają podobne zadanie.

Przy inwenturze w przedsiębiorstwie stwierdza się pewne zapasy towarów wybrakowanych względnie takich, które w obrocie brały minimalny udział. Dla przedsiębiorstwa takie zapasy przedstawiają martwy kapitał niszczejący z upływem czasu. Wyprzedaże poinwentarzowe mają właśnie za zadanie upłynnienie tych unieruchomionych kapitałów.

Oba rodzaje omówionych wyprzedaży może kupiec stosować w myśl obowiązujących w Polsce przepisów bez żadnych ograniczeń, jeśli oczywiście nie narusza przepisów o nieuczciwej konkurencji.

Może więc takie wyprzedaże urządzać, ogłaszać i reklamować wszelkimi stojącymi mu do dyspozycji środkami *bez specjalnych zezwoleń.*

Musi jedynie przed ich urządzeniem zawiadomić władzę przemysłową I instancji (w powiatach—starostwa, w miastach—zarządy miejskie),że rozpoczyna wyprzedaż oraz podać do wiadomości ilość i rodzaj towarów, wystawionych na wyprzedaż, oraz podać jej okres trwania, który nie może przekraczać jednego miesiąca i datę ostatniej wyprzedaży. Po zakomunikowaniu tych danych władzom przemysłowym, przedsiębiorstwo może rozpocząć wyprzedaż.

Inaczej uregulowane są wyprzedaże zwane w obrocie likwidacyjnym. Cechą zasadniczą, różniącą je od pierwszej grupy wyprzedaży jest *znaczna ilość towaru, rzuconego na rynek po zniżonej cenie.*

Przy tego rodzaju wyprzedażach istnieje niebezpieczeństwo przesycenia rynku pewnego rodzaju artykułami przez przedsiębiorstwo urządzające likwidację, przez co zostaje naruszona równowaga dystrybucji i byt przedsiębiorstw, prowadzących takie same artykuły.

Z tych względów tego rodzaju wyprzedaże wymagają nie tylko zgłoszenia ich władzom przemysłowym, ale także *ich zezwolenia.*

Starający się o uzyskanie zezwolenia na urządzenie całkowitej wyprzedaży, musi wnieść podanie do starostwa powiatowego względnie zarządu miejskiego i w podaniu tym dokładnie podać:

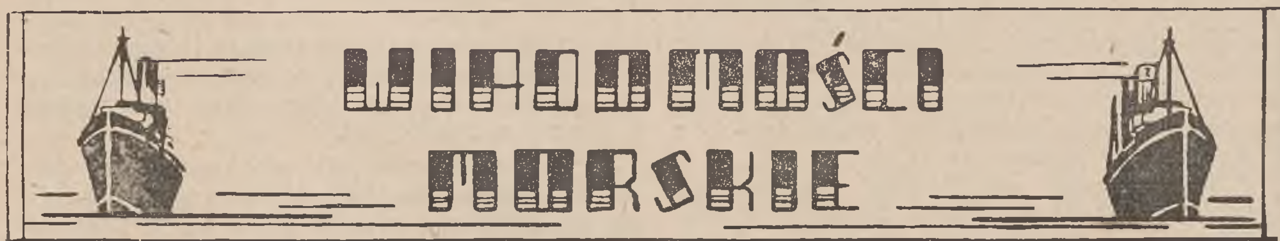
1. ilość i rodzaj towarów, jakie mają podlegać sprzedaży,
2. dokładne oznaczenie lokalu wyprzedaży.
3. w przeciągu jakiego czasu wyprzedaż ma się odbywać,
4. przyczynę wyprzedaży (śmierć przedsiębiorcy, likwidacja przedsiębiorstwa, jego sprzedaż itp.)

Podanie takie władze przemysłowe winny załatwić w ciągu 30 dni, przy czym przy wydaniu decyzji opierają się na opiniach Izby Przemysłowo-Handlowej i organizacyj kupieckich. Zasadniczy okres wyprzedaży wynosi 3 miesiące. Wydział Przemysłowy Urzędu Wojewódzkiego może ten okres z ważnych powodów przedłużyć najwyżej o dalsze 3 miesiące.

Wyprzedawać wolno tylko towary pierwotnie zgłoszone. Dokupywanie towarów i uzupełnianie zapasu z innych źródeł jest wzbronione.

W praktyce często firma likwidując swój oddział, przewozi z centrali towary wybrakowane, aby ich przy okazji wyprzedaży się pozbyć. Praktyka taka jest niedozwolona i pociąga za sobą wstrzymanie wyprzedaży przez władze. Przed uzyskaniem zezwolenia, wyprzedaży urządzać ani ogłaszać nie wolno.

(K.)



WOLNY PORT KŁAJPEDA.

W związku z ostatnimi zmianami politycznymi w kraju kłajpedzkim, nastąpić ma utworzenie w Kłajpedzie strefy wolnocłowej i wydzierżawienie jej przez Rzeszę Niemiecką Litwinom na okres 99-letni bezpłatnie w zamian za dotychczasowe litewskie inwestycje w Kłajpedzie.

Jak podaje „Hamburger Fremdenblatt", ma być również utworzone Kłajpedzkie Towarzystwo Portowe z kapitałem przeważnie litewskim, które zajmie się administracją tej strefy, z prawem ściągania opłat portowych oraz ewentualnego rozszerzenia i ulepszenia urządzeń portowych. Strefa wolnocłowa ma służyć Litwie do wolnego obrotu przywozowego i wywozowego — przy czym liczy się na zwiększony przede wszystkim eksport drzewa, celulozy i produktów rolnych oraz import węgla, maszyn, towarów kolonialnych i nawozów. Strefa przeznaczona jest do składowania towarów, uszlachetniania i przerabiania bez kontroli celnej.

ESTONIA POWIĘKSZA SWĄ FLOTĘ.

W ostatnich dniach zakupiły tallińskie towarzystwa żeglugowe 3 parowce angielskie o pojemności 13.800 trb. Towarzystwo żeglugowe G. Sergo & Co zamierza nabyć większy statek dla obsługi linii Tallinn — Kopenhaga. Dalej towarzystwo żeglugowe „Käsmu laevaomanikud“ pertraktuje ze stoczniami norweskimi w sprawie zamówienia 2.600 tonowego szybkobieżnego statku za 50.000 £.

ŁOTWA ETATYZUJE SWĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Latvijas Kreditbanka zakupiła wszystkie akcje towarzystwa żeglugowego A. Augsburg S. A. w Rydze, utrzymującego od 1896 r. komunikację na Dźwinie do Bolderaa i na Aa do Sloke i Jelgavy przy pomocy 10 statków. Przestarzały tabor zastąpiony będzie częściowo przez nowe statki. Państwowe towarzystwo żeglugowe „Valsts Kugu parvalde“, które przejęło aktywa i pasywa powyższego towarzystwa, utrzymywać będzie te linie we własnym zarządzie.

Jest to typowy przykład etatyzacji floty na Łotwie.

NORWEGIA UTWORZYŁA BANK HIPOTECZNY DLA ŻEGLUGI.

W Oslo założona została nowa instytucja kredytu hipotecznego dla żeglugi, pod nazwą: „Norges Skibshypotekförening“. Mimo, że kapitały zakładowe oferowane były również z zagranicy, udziały posiada tylko kapitał norweski.

Instytucja ta zamierza skoncentrować w kraju zadłużenie żeglugi norweskiej, które wynosi w bankach norweskich ca 30.000.000 kr., za granicą zaś wg danych z 1 stycznia br. — 140.000.000 kr.

W związku z tym norweska prasa zwraca uwagę na politykę ostatniej generacji w żegludze norweskiej. Firmy o 100% kapitale prywatnym krajowym zmieniły się w ostatnich latach na firmy o dużym udziale obcych stoczni. Nowy bank ma spowodować przeniesienie kapitału do kraju, odbudowę norweskiego przemysłu okrętowego i zebranie nowych funduszów krajowych dla poparcia tej akcji.

PRZYŚPIESZONE POŁĄCZENIA SASSNITZ-TRELLEBORG.

W ostatnich dniach przedstawiciele kolei niemieckich i szwedzkich dyskutowali nad projektem budowy nowego trajektu między Sassnitz i Trelleborg. Długość jego ma wynosić 125 m, a szybkość zamiast 16—20 mil morskich, przez co skróci się czas jazdy z 4 godzin 10 min. do 3 godzin 30 min. Aby móc podwyższoną szybkość w całości wykorzystać, szwedzkie koleje zamierzają zbudować jeszcze jeden trajekt. Nowy trajekt niemiecki ma rozpocząć pracę w 1942 r.

NIEMCY ZWIĘKSZAJĄ SWĄ FLOTĘ OWOCOWĄ.

W związku z ciągle wzrastającym zapotrzebowaniem na owoce południowe w Niemczech, zaszła potrzeba powiększenia floty statków, przystosowanych do ich przewozu a więc zaopatrzonych w chłodnie. Ponieważ stocznie niemieckie są zajęte wykonywaniem zamówień, ażeby nie opóźniać czasu dostawy, udzielono armatorom hamburskim pozwolenia na zakup tych statków za granicą. Temu właśnie przypisać można fakt zakupu trzech statków-chłodni w Skandynawii, która wyspecjalizowała się w budowie statków, służących do przewozu towarów łatwopsujących się. I tak firma H. Schuld zakupiła w Norwegii m/s „Ahrensburg“ o pojemności 2.400 BRT., spuszczony niedawno w stoczni Burmeister & Wain; statek ten ma szybkość 16 węzłów i pojemność chłodni 160.000 stóp^3. Druga firma R. Sloman zakupiła budujący się statek na stoczni w Göteborgu. Ponieważ oba statki znajdują się w budowie, zakupiono trzeci statek, odbywający już służbę, a mianowicie m/s „Viator“ o pojemności 2.600 BRT. i pojemności chłodni 170.000 stóp^3.

MUZEUM NAWIGACYJNE W ANTWERPII.

Z inicjatywy Akademii Morskiej powstał projekt urządzenia muzeum nawigacyjnego w Antwerpii. Zgodnie z życzeniem Ministerstwa Komunikacji muzeum zgrupuje wszystko, co dotyczy marynarki belgijskiej. Muzeum otrzyma subwencje rządowe, jako też i miasta Antwerpii.

OBROTY 5 WIELKICH PORTÓW KONTYNENTALNYCH W 1938 R.

Obroty towarowe 5 wielkich portów nad morzem Północnym w r. 1938 z uwzględnieniem towarów masowych (węgiel i rudy) przedstawiają się następująco:

	Ogółem		Bez węgla i rudy	
Przywóz	1937	1938	1937	1938
Hamburg	16.668	18.236	13.039	14.389
Antwerpia	14.312	11.869	10.414	8.920
Rotterdam	22.440	24.504	11.908	12.707
Brema	3.328	4.025	2.675	3.282
Emden	3.976	3.995	196	433
Wywóz				
Hamburg	8.589	7.499	8.453	7.365
Antwerpia	11.915	9.842	10.611	8.205
Rotterdam	17.836	15.757	5.536	5.516
Brema	4.754	4.942	2.936	2.814
Emden	4.038	3.452	231	329

W ogólności daje się zauważyć spadek obrotu towarów o 9,6%, z tego obroty towarów masowych spadły tylko o 0,7%.

W. BRYTANIA UZBRAJA SWĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Według wiadomości z Londynu, dotychczas 9.000 oficerów marynarki handlowej odbyło kurs przeszkolenia wojskowego na t. zw. kursach przysposobienia wojskowego admiralicji brytyjskiej. Obecnie szkoli się marynarzy w obsłudze armat, przy czym 2.000 marynarzy jest już przeszkolonych. Prace nad wzmocnieniem pokładów statków handlowych dla przyjęcia armat szybko postępują naprzód i już w najbliższych kilku miesiącach będzie uzbrojonych 1.000 statków. Wszystkie nowe statki buduje się ze wzmocnionymi pokładami, aby mogły przyjąć armaty o kalibrze 100 mm.

Uzbrajanie angielskich statków handlowych jest przykładem dostosowania się W. Brytanii do wszelkich ewentualności w związku z niepewną sytuacją polityczną, zwłaszcza na wodach północno-europejskich.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ WE WŁOSZECH.

Włoski tonaż nieczynny wykazuje w porównaniu z rokiem ubiegłym znaczny wzrost; w styczniu 1938 r. było 93 statków uwiązanych czyli 29.394 ton, zaś w styczniu 1939 r. stan tonażu uwiązanego podniósł się do 124 jednostek o pojemności 86.887 ton.

W liczbie tej przeważają tankowce. Mimo to przedsiębiorstwa trampowe w dalszym ciągu zakupują za granicą statki tak dla żeglugi, jak i na złom.

WSPÓŁPRACA ŻEGLUGOWA MIĘDZY WĘGRAMI A SZWECJĄ.

W oryginalny sposób odmrożono na Węgrzech 15 mil. koron szwedzkich na podstawie porozumienia grupy angielsko-szwedzkich bankowców z jednej strony, a grupy finansistów węgierskich z drugiej. Za powyższą sumę grupa finansistów węgierskich podejmuje się budowy 6 statków po 4.000 ton każdy. Statki te będą frachtowane pod węgierskie towary eksportowe, przede wszystkim pod zboże. Zarobki z frachtów tych jednostek pokrywać mają odsetki i amortyzację kapitału kredytowanego. Dla każdego statku tworzy się spółka. Udział szwedzki obejmuje jeden ze statków.

NOWE WĘGIERSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE.

Według wiadomości pisma „Pesti Tözsde", Węgry zamierzają utworzyć nowe towarzystwo żeglugowe. Inicjatywa wychodzi z Węgiersko-Budapeszteńskiego Portu Narodowego i Portu Wolnocłowego. Nowe przedsiębiorstwo zamierza podjąć swą działalność pod nazwą „Węgierska Żegluga Orientalna S. A." z kapitałem 300.000 pengö. Towarzystwo chce utworzyć linię na Daleki Wschód.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ZBYTU NASION, CEBULEK I KRZEWÓW NA LITWIE.

Głównymi krajami, eksportującymi do Litwy nasiona i cebulki kwiatowe są: Dania, Holandia i Niemcy, przy czym podkreślić należy, że nasiona duńskie cieszą się na rynku litewskim największym popytem.

W sprowadzaniu nasion do Litwy zasadniczo nie ma przewagi jakiegoś specjalnego gatunku i raczej istnieje w tym względzie duża różnorodność.

Według specyfikacji § 62 p. 3b i c litewskiej taryfy celnej, a zgodnie z przydzielonym Polsce kontyngentem wwozowym, import nasion na rynek litewski w 1937 roku przedstawiał się następująco:

a) nasiona kwiatowe (§ 62—3b).

Ogólny import wyniósł 1,8 t. za 10.200 lit. (1936—5.400 lit., 1935—5.800 lit.) z czego przypadało na poszczególne kraje:

Niemcy	3.700 lit.
Łotwa	3.400 lit.
Holandia	1.100 lit.
Dania	1.100 lit.

Ogólny import wyniósł 30,6 t. za 78.900 lit. (1936—164.800 lit., 1935—203.000 lit.) z czego przywiozły

Dania	36.200 lit.
Holandia	24.100 lit.
Niemcy	9.000 lit.
Francja	7.400 lit.
Stany Zjedn.	1.400 lit.

c) nasion trawiastych (§ 62—3f):

Ogólny import wyniósł 88,8 ton za 160.700 lit. (1936—113.600 lit.), z czego:

Dania	63.700 lit.
Stany Zjedn.	32.000 lit.
Niemcy	40.600 lit.
Holandia	3.700 lit.

d) innych nasion (§ 62—3f):

Ogólny import wyniósł 87 ton za 115.300 lit. (1936—211.700 lit., 1935—215.400 lit.), z czego przywiozły:

Holandia	46.000 lit.
Dania	33.800 lit.
Francja	14.500 lit.
Stany Zjedn.	10.200 lit.
Niemcy	7.100 lit.
Anglia	2.500 lit.

Należy zaznaczyć, że import nasion do Litwy wykazuje w stosunku do lat poprzednich znaczne zmniejszenie, które wynika z tenden-

cyj do stopniowego uniezależnienia się od importu nasion zagranicznych przez rozszerzenie hodowli własnej.

Poselstwo natomiast zwraca uwagę na istniejącą możliwość importu do Litwy *drzew i krzewów owocowych*. Hodowla ta dotychczas w gospodarstwie rolnym Litwy była w wielkim zaniedbaniu i obecnie dopiero czynione są wysiłki, by przy powstających koloniach rolnych zakładać ogrody owocowe.

Według danych statystycznych w 1937 r. sprowadzono drzew i krzewów owocowych (§ 62—50) 56.6 ton za 89.900 lit. (1936— 50.200 lit., 1935—29.100 lit.) Kierunki importu były następujące:

	1937 r.	1936 r.
Niemcy	31,0 t. za 59.600 lit.	9.700 lit.
Dania	18,3 t. za 19.800 lit.	32.000 lit.
Holandia	2,4 t. za 3.900 lit.	3.800 lit.
b. Czechosłowacja	3,5 t. za 3.800 lit.	2.000 lit.
Łotwa	1,1 t. za 1.400 lit.	200 lit.
Polska i W. M. Gdańsk		1.500 lit.

ponadto *cebulek kwiatowych* (§ 62—5d) sprowadzono 23 t. za 65.200 lit. (1936—72.100 lit., 1935—58.400 lit.), z czego przypada na:

	1937 r.	1936 r.	1935 r.
Holandię	21,4 t. za 59.300 lit.	68.100	57.300
Niemcy	1,4 t. za 5.300 lit.	2.200	300
Belgię	0,2 t. za 500 lit.	700	700

Stawki celne w Litwie na poszczególne artykuły są następujące:

§ 62 p. 3:
- a) koniczynę i trawy za 1 kg brutto — 1,00 lit.
- b) kwiatowe za 1 kg brutto — 1,00 lit.
- c) makowe za 1 kg brutto — 0,40 lit.
- d) łubinowe — wolne od cła
- e) oleiste za 1 kg brutto — 0,10 lit.
- f) różne inne nie wym. za 1 kg brutto — 0,25 lit.

§ 65 p. 5:
- c) drzewa owocowe za 1 kg brutto — 0,25 lit.
- d) cebulki kwiatowe za 1 kg brutto — 0,50 lit.

Importer litewski przed zawarciem jakiejkolwiek transakcji z zagranicą musi uzyskać uprzednio odpowiednie zezwolenie wwozu.

Niezależnie od wspomnianego zezwolenia wwozu, importer musi posiadać zezwolenie litewskiej komisji dewizowej na przekazanie należności w dewizach, przy czym czas uzyskania takiego zezwolenia waha się od 3 do 6 tygodni, a czasem i dłużej.

Ze strony eksportera polskiego niezbędne jest posiadanie zalegalizowanego przez Poselstwo Litewskie w Warszawie świadectwa pochodzenia oraz w pewnych wypadkach certyfikatu zdrowotności.

Adresy głównych importerów litewskich nasion i roślin znajdują się w P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU WĘGLA W TUNISIE.

Tunis importuje rokrocznie 200.000 do 250.000 ton węgla, przeważnie z Anglii, (węgiel „Cardiff"), poza tym z Niemiec, Polski, Belgii, Francji i z innych krajów. Poniżej podajemy dla orientacji dane statystyczne tuniskiej Dyrekcji Ceł dotyczące importu węgla w r. 1937:

Rodzaj węgla	Kraj pochodzenia	Ton	wartość w tys. fr.
Węgiel surowy (houille crue)	Anglia	151.260	33.190.000
	Niemcy	33.304	5.431.000
	POLSKA	4.025	1.559.000
	Francja	2.402	404.000
	Algeria	364	86.000
	Maroko	480	79.000
	Belgia	250	62.000
	Holandia	140	28.000
	Inne kraje . . .	1.011	100.000
	Razem	193.236	40.939.000
Brykiety (houille agglomérée)	Anglia	9.871	321.000
	Holandia	350	85.000
	Francja	200	61.000
	Niemcy	178	41.000
	Włochy	6	8.000
	Razem	10.605	516.000
Koks (houille carbonisée)	Niemcy	6.385	1.941.000
	Belgia	1.921	902.000
	Francja	501	202 000
	Anglia	709	94.000
	Algeria	9	2.000
	Inne kraje . . .	36	4.000
	Razem	9.561	3.145.000

Według zebranych informacyj największym zbytem cieszy się węgiel grubszego kalibru (gros criblé), ponad 80 mm, o zawartości części lotnych 28 do 30%, o popiele 5/8%, o zawartości wody 2/4%, o punkcie topliwości popiołu wyższym o 1350°, o wydajności ciepła minimum 7800 kaloryj.

Adresy głównych importerów znajdują się w P. I. E. Pewne zapotrzebowanie istnieje również na węgiel do gazowni w Tunisie. Musi on być zbliżony właściwościami swymi do węgla angielskiego, do którego dostosowane są piece gazowni.

DOSTAWY MIĘSA Z POLSKI DO PALESTYNY.

W ciągu marca rb. zdarzył się fakt nadejścia do Haify mięsa mrożonego z Polski, nie zaopatrzonego w należyte zaświadczenia weterynaryjne. W związku z tym zaznaczyć należy, że na podstawie rozporządzenia rządu palestyńskiego, ogłoszonego w dzienniku urzędowym „The Palestine Gazette" Nr 832 z dnia 27 X 38, w interesie zdrowia publicznego wymagane są przy imporcie mięsa do Palestyny zaświadczenia, stwierdzające, że przed wysyłką mięso w kraju pochodzenia było przez właściwą władzę zagraniczną skontrolowane, a ponadto, że zostały przedsięwzięte środki, zapobiegające możliwości zepsucia się mięsa.

W związku z powyższym wymagane jest zaświadczenie weterynaryjne (urzędowe), stwierdzające, że dany transport mięsa pochodzi ze zdrowych zwierząt, zbadanych przed ubojem, przy czym zaświadczenie takie musi być potwierdzone przez właściwy terytorialnie konsulat brytyjski. Poza tym wymagane są zaświadczenia zdrowotności (według specjalnych wzorów), doczepiane w sposób trwały do każdej sztuki mięsa w odnośnym transporcie (oddzielne wzory są dla mięsa mrożonego i mięsa chłodzonego). Kapitan statku, wiozącego transport mięsa, musi — niezależnie od powyższych dokumentów, przedłożyć władzom kontrolnym specjalne zaświadczenie.

Dodać należy, że władze palestyńskie zarządziły, że z krajów, które nie nadesłały informacyj o swych przepisach sanitarno-kontrolnych, przywóz mięsa mrożonego i chłodzonego zostanie zabroniony z dniem 31 marca rb.

PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE PRZY IMPORCIE ROŚLIN DO DANII.

W Danii ogłoszone zostało obwieszczenie Ministerstwa Rolnictwa, dotyczące przywozu do Danii roślin i części roślin. Weszło ono w życie w dniu 21 II rb. i przewiduje, że przywóz do Danii roślin i części roślinnych z przylegającą ziemią może mieć miejsce tylko pod warunkiem, że przesyłka następuje bezpośrednio z miejsca hodowli do importera, przy czym musi być zaopatrzona w świadectwo wystawione przez oficjalne władze kraju pochodzenia. Świadectwo to przedstawia się urzędowi celnemu w miejscu odbioru przesyłki. Rośliny, których korzenie są umyte, podlegają tym samym przepisom, natomiast zarządzenie nie dotyczy jarzyn ciętych np. szparagów oraz grzybów itp. Przywóz nawozów pochodzenia zwierzęcego jest wzbroniony. Świadectwo zdrowotności wystawione przez władze kraju pochodzenia musi stwierdzać, że miejsce hodowli roślin jest wolne od zarazków „Kartoffelbrok“ (Synchytrium endobioticum), „Kartoffelaal“ (Heterodera Rostochiensis) i „Kartoffelbille“ (Doryphora decemlineata) i że leży w odległości co najmniej 5 km od takich miejsc, gdzie wypadki „Kartoffelbrok“ i „Kartoffelaal“ zostały stwierdzone w przeciągu ostatnich 10 lat i co najmniej 50 km od takich miejsc, gdzie w tym samym czasokresie została stwierdzona „Kartoffelbille“. Świadectwo powinno ponadto podawać kraj pochodzenia, miejsce hodowli, nazwisko i adres hodowcy, datę i rok, oraz być zaopatrzone w oficjalną pieczęć lub stempel inspektoratu.

Zainteresowani eksporterzy mogą zapoznać się ze szczegółami zarządzenia w Państwowym Instytucie Eksportowym.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU OŁÓWKÓW W KOLUMBII.

Kolumbia importowała dotychczas ołówki tanie z Japonii, a gatunki wyższe, t. zw. „markowane“ głównie ze Stanów Zjedn. A. P. oraz w mniejszych ilościach z Niemiec. Odbiorcy przyzwyczajeni do specjalnych marek niechętnie zmieniają dostawców. W zakresie importu ołówków japońskich nastąpiły pewne zmiany rynkowe, mianowicie przez dyskryminowanie przywozu japońskiego w ogólności dostawy zmniejszyły się. Ołówki jednak należą do tych nielicznych artykułów, których import kompensuje zakupy kawy kolumbijskiej, toteż aczkolwiek w mniejszych ilościach, ale są one nadal sprowadzane z Japonii.

Istniejąca więc sytuacja rynkowa sprawia, że wprowadzenie do Kolumbii ołówków polskich jest możliwe, ale początkowo przynajmniej nie można liczyć na większy zbyt. W pewnym stopniu mogłyby być wykorzystane przetargi rządowe, obejmujące między innymi zakupy dla szkolnictwa.

O WŁAŚCIWĄ PENETRACJĘ TOWARÓW POLSKICH W PALESTYNIE.

Jak podaje palestyńska statystyka handlu zagranicznego, przywóz z Polski za r. 1938 wyniósł Ł. P. 419.709, zaś wywóz palestyński do Polski — Ł. P. 133.981 (saldo dodatnie dla Polski Ł. P. 285.728). W stosunku do r. 1937 cyfry te oznaczają spadek przywozu o Ł. P. 55.560 (475.269 Ł. P.), oraz wywozu o Ł. P. 23.403 (157.384 Ł. P.) Zauważyć należy, że statystyka polska notuje wzrost przywozu palestyńskiego prawie o milion złotych — z 6.318 tys. zł do 7.081 tys. zł, oraz spadek wywozu do Palestyny o przeszło ½ miliona złotych — 9.581 tys. zł do 8.920 tys. zł.

Jednym z powodów rozbieżności statystyki jest fakt, iż statystyka palestyńska do przywozu zalicza bezpośredni import rzeczy imigrantów — co naturalnie zwiększa pozycję importu polskiego. Poza tym różnice wynikają z odmiennego obliczania wartości importu i eksportu (cif i fob).

Szczegółowe cyfry obrotów palestyńsko-polskich przedstawiały się w sposób następujący według statystyki palestyńskiej (w Ł. P.):

	Przywóz		Wywóz	
	1938	1937	1938	1937
1. Artykuły spożywcze, napoje i tytoń	94.603	75.351	129.091	138.846
2. Surowce i półsurowce	27.596	45.658	2.911	13.524
3. Artykuły gotowe	297.510	354.260	1.976	5.014
4. Zwierzęta nie dla celów spożywczych	—	—	—	—
Razem	419,709	475.269	133.978	157.384

Analizując sytuację przywozu polskiego do Palestyny w roku ubiegłym, zauważyć należy, że doznał on zmniejszenia, a jednocześnie uległ pewnym zasadniczym przeobrażeniom, co do swej charakterystyki. Przede wszystkim okazuje się, że wzrosły te działy importu, które związane są z kompensatą przywozu do

Polski owoców cytrusowych. W rezultacie tego można zanotować wzrost przywozu pozycji drzewnej (komplety skrzyń na pomarańcze). Równocześnie zauważyć trzeba, że poza kompletami skrzynkowymi, których wywóz wzrósł, w innych pozycjach drzewnych, jak w pozycji dykt, nastąpił spadek. W ogóle zaobserwować można spadek wywozu do Palestyny we wszystkich niemal tych pozycjach, w których zapłata była dokonywana w dewizach. Wyjątek stanowi pozycja bydła oraz mięsa, która wzrosła w ubiegłym roku, w stosunku do przywozu z r. 1937, o cały prawie milion złotych.

Przyczyny spadku w przywozie polskim częściowo wiążą się z sytuacją rynku palestyńskiego, częściowo leżą po stronie samego eksportu polskiego. Jeżeli chodzi o wzgląd pierwszy, to zauważyć trzeba, że na skutek kryzysu gospodarczego i politycznego Palestyny, nastąpiło w ubiegłym roku zahamowanie w ogólnym jej przywozie, po stosunkowo korzystnym dla importu roku 1937. Ogólny import Palestyny spadł w r. 1938, w stosunku do 1937 r. o 25%, podczas gdy w przywozie z Polski spadek ten wyniósł (wg statystyki palestyńskiej) ok. 10%.

Spadek przywozu polskiego do Palestyny — specjalnie w pozycjach obrotu wolno-dewizowego (tj. poza kompensatą cytrusową), ma również przyczyny po stronie organizacyjnej eksportu polskiego. W szczególności zaznaczyć należy niedostateczną aktywność eksportu polskiego i nieodpowiedni dobór przedstawicieli polskich firm eksportowych, oraz techniczne wady eksportu polskiego, jak lekceważenie warunków handlu z krajami zamorskimi (sposób kalkulowania cen fob, wadliwość opakowania, braki propagandy handlowej itp.)

Sprawa agentów firm polskich na rynku palestyńskim przedstawia się niewłaściwie. Tylko nieliczne jednostki wśród agentów mają odpowiednie pod względem fachowym przygotowanie, a tym samym należyte warunki pracy na rzecz handlu polsko-palestyńskiego. Natomiast znaczna część agentów dorywczo tylko interesuje się handlem, uzupełniając w ten sposób dochody pochodzące z innych źródeł. Uzyskiwanie przedstawicielstwa przez wyjeżdżających do Palestyny emigrantów jest najczęściej rzeczą przypadku, lub stosunków rodzinnych i nie ma nic wspólnego z rzeczywistą kalkulacją firm, które ich delegują. Powoływanie agentów tą drogą jest całkowicie chybione, gdyż przedstawiciel, nie znający jeszcze rynku eksportowego, nie może przez pierwszy okres należycie wywiązywać się ze swego zadania. Również niewłaściwe jest powoływanie agentów w drodze korespondencji, lub bez dostatecznego zbadania kwalifikacyj kandydata — chociażby z zastrzeżeniem okresu próbnych transakcyj, gdyż próby takie są nieraz kosztowne. Dlatego też konieczne jest, aby firma polska, zamierzająca mianować w Palestynie przedstawiciela, zasięgała przedtem opinii miarodajnej instytucji w Palestynie.

Największą wadą handlu polsko-palestyńskiego, jest brak właściwie kontaktów eksportera polskiego z wielkimi eksporterami palestyńskimi oraz hurtownikami. Poza towarami, które nabywane są w drodze kompensaty za pomarańcze, eksport polski przechodzi z rąk mało ruchliwych agentów, przeważnie o tradycjach i poziomie drobnego handlu małomiasteczkowego — do drobnych kupców, którzy normalnie, jeżeli chodzi o import z innych krajów, zaopatrują się w towary u większych firm eksportowych. Agent polskich firm, ze względu na swą mentalność i psychologię łatwego, doraźnego zarobku, który dzieli ze swoim odbiorcą, do większych importerów nie trafia. Stąd eksport polski w tych pozycjach, które nie są objęte kompensatą cytrusową, ogranicza się do cyfr niewysokich i chociaż dość zróżniczkowany i przydatny dla potrzeb rynku — nie może wykorzystać szans, jakie się nadarzają, pozostając w swoich nieznacznych rozmiarach bez większego znaczenia dla bilansu handlowego Polski.

Usiłowania rozwinięcia eksportu z Polski winny iść w pierwszym rzędzie w kierunku usprawnienia naszego aparatu eksportowego. W poważnej mierze sprzyja ostatnio importowi polskiemu specyficzna koniunktura na tle akcji wśród ludności żydowskiej przeciwko kupowaniu towarów pochodzących z Niemiec, która to akcja rozszerzyła się na towary czeskosudeckie, a ostatnio, po aneksji przez Niemcy Czech — towary czeskie. W związku z tą akcją, z jednej strony szereg poważnych firm importerskich zgłasza swe zainteresowanie dla importu z Polski, z drugiej — wielu ruchliwych agentów, którzy dotychczas pracowali z powodzeniem na rzecz przywozu z Niemiec i Czechosłowacji, gotowych jest oddać swe usługi importowi z Polski. Tym bardziej ogólna rewizja przedstawicielstw, jako nieodpowiednich i bezcelowych, jest najbardziej kardynalnym warunkiem ożywienia naszej działalności eksportowej w Palestynie.

W SPRAWIE WYWOZU JAJ KURZYCH.

W Dz. U. R. P. Nr 28, poz. 185, zostało ogłoszone rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 17 III 1939 r. o zmianie rozporządzenia z dnia 22 IV 1938 r. w sprawie ustalenia punktów granicznych dla wywozu kurzych jaj za granicę.

Z dniem ogłoszenia powyższego rozporządzenia zostaje skasowany wyjściowy dla wywozu jaj punkt graniczny w Zebrzydowicach, a w miejsce niego uruchomiony nowy punkt w Boguminie.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA NA WYWÓZ DO GUATEMALI.

Poczynając od 1 IV 1939 r. Konsulat Rzeczypospolitej Guatemali w Gdańsku przyjmu-

je do legalizacji jedynie świadectwa pochodzenia wypełnione na oficjalnych blankietach, sprzedawanych na miejscu po cenie 50 centów U. S. A. za komplet.

W związku z powyższym tylko tego rodzaju świadectwa, jako jedynie ważne na obszarze Guatemali, przyjmowane będą do legalizacji przez izby przemysłowo-handlowe.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 MARCA DO 7 KWIETNIA 1939 R.

ALGER. Podwyższono cło na zapałki różnego rodzaju. (16 III 39).

Francuskie Ministerstwo Handlu wyjaśniło, że utrzymany został zakaz wywozu klaczy z Francji i Algeru. (12 III 39).

BELGIA. W Monitorze z dnia 18 III 39 ukazało się rozporządzenie, mocą którego zniesione zostały dotychczasowe opłaty licencyjne od przywozu ogórków, sałaty, marchwi, pomidorów, poziomek i niektórych innych jarzyn.

Począwszy od dnia 20 III 39 skontyngentowaniu uległ przewóz tkanin bawełnianych.

Zreglamentowano przywóz kapusty, superfosfatów i różnych towarów ze sztucznych mas.

BELGIA. W „Moniteur Belge" z dnia 18 III 39 ogłoszono zarządzenie królewskie, ograniczające import tkanin bawełnianych bez domieszek, niewzorzystych, merceryzowanych lub wykonanych całkowicie lub częściowo z merceryzowanej lub glazurowanej przędzy (poz. 541 belg. tar. celnej). Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 20 III 39.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Na Cejlonie obniżono cło o 20 — 25% na: owoce suszone lub zaprawione (bez cukru), aparaty radiowe, chłodnie szafkowe, urządzenia chłodnicze, maszyny do pisania i ich części oraz tanki i bębny z żelaza i stali.

Na Mauritius zmieniono cło odnośnie: smoły węglowej, maszyn do pisania, samochodów i ich części, wyrobów gumowych i pokostów.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Taryfę celną wysp Fidżi zmieniono ostatnio w wielu pozycjach, ustalając niższe stawki zarówno w kolumnie preferencyjnych ceł brytyjskich, jak i w kolumnie ceł generalnych.

CYPR. Szmaty i stara odzież podlega pewnym ograniczeniom przywozu na Cypr. Import nastąpić może tylko przez niektóre porty, poza tym towar zaopatrzony być musi w świadectwo sanitarne kraju wysyłającego.

Zarządzeniem z dnia 8 III 39 wprowadzono zwolnienie od cła dla drzewa budulcowego dla górnictwa na czas od 14 II 39 do 13 II 40. Odnosi się to do okrąglaków do 12 cali przekroju przy grubszym końcu oraz do drzewa budowlanego tartego wszelkiego rodzaju z tym jednak, że tarcica korzysta ze zwolnienia celnego w 90% ilości, przywiezionej w okresie od 14 II 38 do 13 II 39.

EGIPT. Z ważnością od 27 II 39 obowiązuje zarządzenie, wprowadzające zmianę niektórych ceł przywozowych. Zmianą celną dotknięte zostały: dykty 0.300 f. e. od 100 kg brutto (dotychczas: 0.240 f. e.), koronki, tiule, gipiury i inne towary fantazyjne (poz. 499 C eg. tar. celn.) — 15% od wartości, lecz co najmniej 0.100 f. od kg netto (dotychczas 15% a. v.) wiązania hakowe dla okuć drzwi i okien 1 f. e. od 100 kg brutto (dot. 0.750 f.), lokomotywy motorowe — 1.500 f. e. od 100 kg netto (dot. 1 f.) guziki z kości, skóry lub innych materiałów zwierzęcych — 0.250 f. od 1 kg półnetto (dot. 0.060 i 0.120), guziki z kamienia szkła, fajansu, porcelany itp. — 0.600 f. 1 kg półnetto (dot. 0.060), guziki z galalitu, bakelitu i innych mas sztucznych — 0.250 f. od 1 kg półn. (dot. 0.120 f.)

EIRE. Z dniem 7 III 39 obniżone zostało cło na wino z jabłek i gruszek z 6 sh od galona na 4 sh od gal. Cło preferencyjne brytyjskie wynosi obecnie 2 sh, przedtem 4 sh od gal.

EKWADOR. W związku z nowymi przepisami reglamentacyjnymi importerzy ekwadorscy zaskoczeni zostali niezmiernie niskimi kwotami przywozu, przyznanymi poszczególnym firmom. Utworzył się Komitet importerów, który postawił sobie za cel zupełne zniesienie reglamentacji importu w Ekwadorze.

FRANCJA. W „Journal Officiel" z dnia 25 III 39 ogłoszono zarządzenie, mocą którego baranina świeża i chłodzona pochodzenia polskiego korzystać będzie przy przywozie do Francji ze stawek celnych minimalnych w ramach kontyngentu 2,000 kg. Ilość ta zostanie zaliczona na kontyngent I kwartału 1939. Import do Francji nastąpić może jedynie na podstawie zezwoleń franc. Min. Rolnictwa oraz zaświadczeń Francusko - Polskiej Izby Rolniczej.

Min. Skarbu ogłosiło, że towary z Czech, Moraw i Słowacji podlegać będą przepisom celnym, przewidzianym w obrocie francusko - niemieckim.

Generalna Dyrekcja Ceł wyjaśniła, że następujące towary podlegają 3-procentowemu podatkowi obrotowemu: poz. 34A p. 1 i 2: jaja drobiu, w łupinie, świeże lub sztucznie w świeżym stanie utrzymane, z wyj. jaj ptaków, które podlegają podatkowi w wys. 9% ad val.; poz. 14 ter — ptactwo żywe, 14 quater p. 1 i 1 — żywe gołębie, poz. 14 quinquies — króliki domowe, żywe, poz. 18 p. 1 — drób bity włącznie z gołębiami, nie truflowany, poz. 18 ter — króliki bite.

FRANCJA. W „Journal Officiel" z dnia 28 III 39 ogłoszono dekret, zawierający nowe przepisy odnośnie importu benzolu dla handlu hurtowego. Import benzolu i podobnych artykułów (poz. 0.180A franc. tar. celnej) nastąpić może jedynie na podstawie zezwolenia Min. Robót Publicznych, o ile ilość przekracza 1,000 kg jednorazowo lub 15,000 kg miesięcznie.

FRANC. POSIADŁOŚCI. W „Journal Officiel" z dnia 9 III 39 ogłoszono podwyżkę cła na niektóre artykuły importowane do Franc. Afryki Zachodniej. Podwyżka cła dokonana została w formie dodatków celnych na towary pochodzenia nie francuskiego. Dotyczy to tłuszczów roślinnych, zwierzęcych i rybich, kwasu tłuszczowego, farb olejnych i mydeł oraz owoców i nasion oleistych. Podwyżce uległy cła specyficzne na wymienione towary, bez zmian pozostała 7-mio procentowa stawka ad valorem. W tym samym dzienniku urzędowym zawarty jest wniosek Rady Zarządzającej F. Afr. Zach., domagający

się wprowadzenia 4-krotnie wyższego cła generalnego na towary pochodzenia nie francuskiego, importowane do tej kolonii. Zakazano przywozu tkanin i innych towarów, oznaczonych politycznymi emblematami państw obcych, (np. swastyką). (28 II 39).

HONDURAS. Dekretem nr 39 zmieniona została ustawa celna w tym kierunku, że zniesiono obowiązek załączania do dokumentów świadectw pochodzenia, legalizowanych konsularnie.

JUGOSŁAWIA. W preliminarzu budżetowym na rok 1939/40 przewidziany jest bezcłowy przywóz do Jugosławii wagonów, lokomotyw i różnych urządzeń kolejowych.

KANADA. Począwszy od 1 V 39 obowiązywać będzie przepis o rozciągnięciu przepisu znakowania towarów importowanych nazwą kraju pochodzenia na kilka nowych artykułów, mianowicie: rękawiczki wszelkiego rodzaju, wyroby porcelanowe, domowe, dekoracyjne, naczynia stołowe i ozdobne z porcelany i fajansu, łapki na zwierzęta, noże widelce i łyżki metalowe, stołowe z wyj. srebrnych i posrebrzanych oraz termometry wszelkiego rodzaju.

MAROKO FRANC. Według „Bulletin Officiel“ z dnia 4 III 39 dopuszczono do wolnego wywozu z Maroka 300.000 q jęczmienia przy opłacie wywozowej w wysokości 2 fr. od q.

NIEMCY. W dzienniku urzędowym z dnia 22 III 1939 ogłoszono zarządzenie, utrzymujące dotychczasową granicę celną między terenami niemieckimi a Czechami i Morawami.

Począwszy od 1 IV 39 obowiązują zmienione cła na: kartofle świeże, drzewo budowlane i użytkowe, węgiel drzewny, kauczuk, węgiel kamienny, sole kwasu octowego, oleje mineralne i węglo - pochodne, spirytus drzewny, kazeinę, włosy ludzkie, stożki, kapelusze z filcu, niewykończone kapelusze słomkowe, tekturę, karty do gry, artykuły z morskiej pianki i bursztyn oraz struny.

NIEMCY. Z chwilą wejścia w życie nowej ustawy celnej (1 IV 39) zniesione zostały granice celne między Rzeszą a Austrią oraz między Rzeszą i Austrią a Sudetami. Z uwagi na ścisłą zależność gospodarczą między Sudetami a Czechami, Morawami i Słowacją, towary z krajów Protektoratu i Słowacji zwolnione są od cła i podatku obrotowego przy przywozie do Sudetów pod warunkiem, że towary nie wyjdą poza obręb kraju sudeckiego. Spod zwolnienia celnego wyjęty jest jednak szereg towarów, podlegających kompetencji Min. Wyżywienia i Rolnictwa.

NOWA ZELANDIA. Ukazało się nowe wydanie nowozelandzkiej taryfy celnej według tsanu z 1 12 1938 roku. Nowa taryfa różni się od dotychczasowej tym, że poza kolumną stawek preferencyjnych brytyjskich oraz generalnych, zawiera stawki umowne, stosowane do krajów o największym uprzywilejowaniu. Taryfa jest do przejrzenia w P.I.E.

SŁOWACJA. Na terenie Słowacji jak i Czech i Moraw obowiązuje w dalszym ciągu taryfa celna czechosłowacka.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Min. Skarbu ogłosiło, że począwszy od 18 III 1939 wszelkie towary z Czech, Moraw i Słowacji podlegają przymusowi oznaczenia napisem „made in Germany“. Wskutek tego zarządzenia towary te nie korzystają odtąd ze zniżek celnych, przewidzianych w traktacie amerykańsko - czechosłowackim.

Min. Skarbu ogłosiło dnia 18 III 39 zarządzenie o wprowadzeniu cła wyrównawczego na wszelkie towary niemieckie, podlegające cłu. Zarządzenie to wchodzi w życie z dniem 23 IV 39. Powodem tych restrykcyj wobec towarów niemieckich jest niewłaściwe stosowanie transakcyj kompensacyjnych, przy których miedź i bawełna amerykańskie obciążone były na korzyść eksportu niemieckiego do U. S. A., co sprzeczne jest z postanowieniami par. 303 amerykańskiego ustawodawstwa celnego.

Restrykcje celne na towary niemieckie rozciągnięte zostały również na kraj kłajpedzki.

Z ważnością od 9 IV 39 obowiązują cła wyrównawcze na wyroby mięsne pochodzenia holenderskiego. Odnosi się to do szynek w puszkach, innego mięsa w puszkach oraz wyrobów wędliniarskich.

SYRIA I LIBAN. Wprowadzony ostatnio przymus legalizacji konsularnej faktur handlowych, poświadczonych przez Izbę Przemysłowo - Handlową, został obecnie przez władze syryjskie cofnięty. Przy wysyłce do Syrii i Libanu należy fakturę handlową uwierzytelnić w Izbie Przem. - Handlowej; legalizacja konsularna jest zbyteczna.

TUNIS. Z dniem 17 III 39 stawki minimalne taryfy celnej zostały zastosowane odnośnie szeregu artykułów pochodzenia bułgarskiego, m. in. na: mięso mrożone wszelkiego rodzaju, owoce, mąkę, jarzyny suszone i w konserwach, skóry garbowane oraz hafty.

WŁOSKA AFRYKA WSCHODNIA. Istniejące do niedawna zakazy wywozu różnych towarów z Erytrei zostały ostatnio zniesione. Obejmuje to takie artykuły, jak: materiały budowlane, narzędzia pracy wszelkiego rodzaju, tkaniny z juty, konopi oraz gatunku t. zw. khaki, muły, wielbłądy, namioty, skóry bydlęce i owcze jak i tkaniny i odzież wszelkiego rodzaju.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Szkło. Firma londyńska interesuje się importem szkła domowego. F/8408/63/ID.

Dekstryna i krochmal. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z producentami. P/8767/57/ID.

Kamienie do zapalniczek. Firma jugosłowiańska interesuje się importem powyższego artykułu. P/8576/47 /ID.

Sok. Poważna szwedzka fabryka wódek i lemoniad pragnie nabyć 1000 kg surowego soku malinowego. R/8605/60/S.

Ślimaki. Firma francuska wykazuje zainteresowanie dla importu ślimaków jadalnych (escargots blancs coureurs). R/9027/70/S.

Sznurki, plusze. Firma syryjska interesuje się importem sznurów i szpagatów wszelkiego rodzaju i grubości, oraz pluszów, welwetów itd. meblowych i poduszkowych. P/6183/4.E./M.

Tkaniny i konfekcja. Firma palestyńska arabska poszukuje zastępstw polskich na sprzedaż popelin, szalików barwionych i drukowanych, muślinów, satyn, batystów, flanel, koców, przędzy, tkanin ubraniowych wszelkich jakości, opali, woalów, drobnej konfekcji, tkanin wełnianych, bielizny dzianej, lnianej itp. oraz skór sztucznych tapicerskich. P/7470/95/M.

Cukier. Firma francuska interesuje się importem cukru. P/7445/59/ID.

Kwas mlekowy. Firma londyńska interesuje się importem powyższego artykułu. F/7620/47/ID.

Likiery. Firma londyńska interesuje się reeksportem likierów na rynek Afryki Południowej. P/7858 /32/ID.

Linoleum. Firma bułgarska interesuje się importem linoleum. P/7840/59/ID.

Różne. Firma urugwajska interesuje się objęciem przedstawicielstwa na różne artykuły, a między innymi na wyroby porcelanowe, szklane, ceramiczne i gumowe. P/8374/95/ID.

Różne. Firma agenturowa w Kanadzie interesuje się importem nasion koniczyny z Polski. E/7354/34/H.

Różne. Firma importowa w Indiach Holenderskich interesuje się importem z Polski nast. artyk.: kleju kostnego, ceraty, koców, wełn. i półwełn. (jako materiał metrowy), szynek w puszkach, popeliny, tkanin. baweł. drukowanych, serwetek i obrusów. E/6322/21/H.

Różne. Firma importowa w USA. z licznymi oddziałami na terenie Stanów Zjedn. A. P. interesuje się importem z Polski następujących artykułów: bielizny stołowej, bawełnianej i lnianej, materiałów bawełnianych drukowanych, materiałów lnianych, ścierek oraz ręczników lnianych, chusteczek do nosa, chustek na głowę, ręczników bawełnianych, szalików wełnianych i bawełnianych z domieszką wełny do 49%, ozdób choinkowych, koszyków, szka stołowego i pantofli. E/4876/4H/H.

Obuwie. Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski obuwia wojłokowego. E/4874/64/H.

Rękawiczki skórkowe. Firma angielska interesuje się importem rękawiczek skórkowych damskich i męskich, zapewniając obrót wartości od 25 do 30 tys. funtów szterlingów rocznie. P/7315/64/M.

Skóra podeszwowa. Importerzy islandzcy poszukują skór podeszwowych polskich, które pragną sprowadzać. P/7558/58/M.

Wata do papierosów. Firma holenderska interesuje się importem z Polski waty do papierosów. P/7626/46/M.

Knickersy. Firma angielska interesuje się importem z Polski wełnistych knickersów „fleexy knickers". P/7829/46/M.

Przybory krawieckie. Firma palestyńska interesuje się importem włosianki i innych przyborów krawieckich. P/7843/46/M.

Skóry cielęce. Firma angielska poszukuje zastępstwa garbarń polskich, mogących dostarczać skóry cielęce „willow calf" na obuwie oraz dla przemysłu skórzanego. P/7847/58/M.

Różne. Firma angielska, która posiadała dotychczas zastępstwa fabryk czechosłowackich, poszukuje reprezentacji eksporterów polskich w zakresie różnych artykułów włókienniczych, z początku na warunkach prowizyjnych, wyrażając gotowość zakupywania w następstwie na rachunek własny. P/8372/64/M.

Soki owocowe. Na terenie Indyj Ang. istnieje dość znaczny popyt na soki owocowe pochodzenia europejskiego, a zwłaszcza na sok malinowy. R/7341/60/S.

Skóry surowe. Firma francuska poszukuje kontaktu z eksporterami skór cielęcych oraz bydlęcych, mającymi swą siedzibę w Warszawie. R/8231/30/S.

Odpadki zwierzęce. Polska firma importowo-agenturowa w Anglii poszukuje dostawców pustych surowych kopyt, mączki kopytno - rogowej oraz mięsokostnej. R/8255/66/S.

Artykuły szewskie. Firma w Tunisie interesuje się zakupem metalowych kapsli do sznurowadeł, haczyków, obcasów drewnianych, pokrytych lakierem, celuloidem, guzików metalowych do pantofli itp. artykułów używanych w przemyśle szewskim jak również narzędzi ręcznych szewskich. F/814/3R/59 sz.

Ozdoby choinkowe i kwiaty sztuczne. Firma kanadyjska interesuje się powyższymi artykułami. P/5079/54 sz.

Filmy kinematograficzne. Firma kanadyjska pragnie nawiązać kontakt z producentami filmów. P/5073/77 sz.

Pierniki. Na rynku Unii Afrykańskiej istnieją możliwości zbytu pierników toruńskich. P/4237/60 sz.

Ozdoby choinkowe i inne artykuły. Firma w Chicago interesuje się importem ozdób choinkowych, artykułów drewnianych. P/5418/54 sz.

Ozdoby choinkowe. Firma amerykańska poszukuje dostawców ozdób choinkowych. P/5314/54 sz.

SPRAWY SOCJALNE

OBLICZANIE WKŁADEK I ZASIŁKÓW Z TYTUŁU ZABEZPIECZENIA NA WYPADEK BEZROBOCIA.

Ministerstwo Opieki Społecznej w piśmie nr Pzm. 2 A/3-9/Z z dnia 18 II 1939 r. wyjaśniło, iż przejęcie przez pracodawcę składek zabezpieczeniowych i innych opłat socjalnych, ciążących na pracowniku, powinno być przy stosowaniu przepisów o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia traktowane jako dodatkowe wynagrodzenie pracownika, które należy wobec tego brać pod uwagę zarówno przy obliczaniu wkładek zabezpieczeniowych, jak i przy wymiarze zasiłków.

Podając powyższe do wiadomości, wyjaśnia się, że — w wypadku przejęcia przez pracodawcę składek ubezpieczeniowych i innych opłat socjalnych, ciążących na pracowniku — przy obliczaniu wkładek i zasiłków z tytułu zabezpieczenia na wypadek bezrobocia oraz przy wymiarze opłat na Fundusz Pracy, stosować należy te same zasady.

OPŁATY OD ŚWIADCZEŃ SOCJALNYCH, CIĄŻĄCE NA PRACOWNIKU, A UISZCZANE PRZEZ PRACODAWCĘ.

Biuro Główne Funduszu Pracy podaje do wiadomości pismo Ministerstwa Opieki Społecznej z dnia 26 listopada 1938 r. Nr Pzm. 119/36-6.

...„Przejęcie przez pracodawcę składek ubezpieczeniowych i innych opłat socjalnych, ciążących na pracowniku, stanowi dodatkowe wynagrodzenie pracownika, jak to orzekł i uzasadnił Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyrokach: z dnia 18 lutego 1931 r. Nr rej. 4135/28, 4136/28 i 330/30 (Zb. wyr. Nr 4258) z dnia 27 lutego 1933 r. Nr rej. 10963/31 (O. S. N. w spr. pod. i adm. z r. 1933 Nr 1013) i z dnia 13 marca 1933 r. Nr rej. 8372/32 (O. S. N. w spr. pod. i adm. z r. 1933, Nr 1200).

Ponieważ zaś w myśl art. 13 ust. (1) i (4) ustawy o Fund. Pracy opłacie podlega całkowita kwota zarobku pracownika, przeto suma opłat socjalnych, uiszczona przez pracodawcę za pracownika, powinna być doliczana do podstawy wymiaru“.

POJĘCIE PRACOWNIKA UMYSŁOWEGO I FIZYCZNEGO.

W szeregu wyroków Najwyższego Trybunału Administracyjnego mających na celu sprecyzowanie rozgraniczenia pomiędzy charakterem pracownika umysłowego a fizycznego, należy zanotować orzeczenie N. T. A. z dn. 27 grudnia 1938 r. L. Rej. 5660/38:

1. „Pracownik, spełniający czynność nadzorczą, choćby w art. 3 pkt. 1 i 6 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. nr 106/1927 poz. 911) expressis verbis nie wymienioną, powinien być jednak uważany za pracownika umysłowego.

2. Przepisy art. 3 pkt. 1 i 6 zaliczenia pracownika do kategorii pracowników umysłowych nie uzależniają koniecznie od wykonywania pracy samodzielnej i twórczej, lecz wymagają tylko przewagi wysiłku intelektualnego nad wysiłkiem fizycznym, przy czym stopień posiadanego przez pracownika wykształcenia jest tu bez znaczenia“.

SPRAWY PODATKOWE

PRZEDAWNIENIE PRAWA DO WYMIARU.

Według postanowień ordynacji podatkowej prawo do dokonania wymiaru podatku przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym powstał obowiązek podatkowy, przy czym przedawnienie to nie dotyczy uzupełniającego wymiaru podatku.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 13 X 1938 r. L. Rej. 3637/36 wyraził zapatrywanie, iż z instytucji przedawnienia nie wypływa obowiązek władzy skarbowej uwzględnienia z przedawnienia z urzędu. Jeżeli więc zdaniem płatnika zachodzi przedawnienie, winien on podnieść odpowiedni zarzut w terminie odwoławczym. — W przypadku zaś podniesienia przez płatnika takiego zarzutu dopiero w piśmie wniesionym po terminie odwoławczym, władza skarbowa (odwoławcza) ma prawo zarzut ten pominąć, jako spóźniony.

KOSZTY SŁUŻBOWE NIE PODLEGAJĄCE OPODATKOWANIU.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 23 XI 1938 r. L. Rej. 1005/37 ustalił, że do skonkretyzowania okoliczności, jaka część uposażenia służbowe-

go pracowników (wojażerów) firmy została zużyta na pokrycie kosztów przy podróżach służbowych, może już dać pewną podstawę wymienienie okręgów, objeżdżanych przez poszczególnych wojażerów, ilość podróży, oraz ilość dni pobytu poza miejscem zamieszkania, co przy powszechnej znajomości cen biletów kolejowych, opłat bagażowych i kosztów dorożek daje władzy skarbowej możność sprawdzenia zasadności danych, przytoczonych przez stronę.

ZYSK Z RÓŻNIC KURSOWYCH OSIĄGNIĘTY NA ZOBOWIĄZANIACH TOWAROWYCH.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 4 XI 1938 r. L. Rej. 4919/37 stanął na stanowisku, iż wykazane księgami zyski przedsiębiorstwa handlowego (osoby fizycznej) na różnicach kursowych (na skutek zniżki kursu obcej waluty), osiągnięte przy zobowiązaniach w obcej walucie za nabyte na kredyt towary, stanowią dochód podlegający opodatkowaniu w myśl postanowień ustawy o podatku dochodowym, jakkolwiek zobowiązania te w dniu bilansowym nie były jeszcze spłacone.

Jednocześnie N. T. A. stwierdził, że: 1) nie jest uzasadnione zapatrywanie, jakoby wykazane w księgach zyski stanowiły jedynie spodziewany przychód przyszły, 2) zobowiązania w obcych walutach winny być wycenione dla celów bilansowych według swej rzeczywistej wartości w dacie bilansu, 3) na skutek zniżki kursu obcej waluty następuje zmniejszenie się zobowiązań — w przypadku nabycia towarów zagranicznych — co znaleźć musi wyraz w bilansie.

Ponadto N. T. A. wyjaśnił, że dla wykazania zysku przy odnośnej transakcji nie jest konieczne, aby z jednej strony sam dług został zapłacony, a z drugiej strony, aby pokrywający go towar został sprzedany. Według bowiem przepisów wykonawczych do ustawy o podatku dochodowym przy ustalaniu dochodu z przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, prowadzących księgi handlowe, należy się kierować wyłącznie zasadami buchalterii, tj. brać w rachubę również takie zaksięgowane przychody, które mają dopiero wpłynąć na korzyść płatnika, oraz takie kwoty, które zostały już zarachowane, chociaż ich w rzeczywistości jeszcze nie poniesiono, o ile odnoszą się do danego roku operacyjnego.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 15 IV DO 6 V 1939 R.

a) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji	
				godz.
17 IV	Europa	Cherbourg	17 IV	22,15
18 IV	Manhattan	Le Havre	18 IV	22,15
24 IV	Normandie	Le Havre	24 IV	22,15
25 IV	Bremen	Bremenhaven	25 IV	22,15
28 IV	Batory	Gdynia	28 IV	17,—
29 IV	New York	Cherbourg	29 IV	22,15
1 V	Queen Mary	Cherbourg	1 V	22,15
3 V	Europa	Bremenhaven	3 V	22,15
6 V	Piłsudski	Gdynia	6 V	17, —

b) do Ameryki Południ., Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju, Paragwaju.

15 IV	Augustus	Genova	15 IV	22,15
20 IV	Pułaski	Gdynia	20 IV	13,—
23 IV	Massilia	Bordeaux	23 IV	22,15
25 IV	Neptunia	Napoli	25 IV	22,15
27 IV	Alcantara	Lisbonne	27 IV	22,15
5 V	Highl Brigade	„	5 V	22,15

ZNACZENIE POCZTY LOTNICZEJ PRZY DOSTAWACH TOWARÓW POLSKICH DO UNII POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

Obserwując rozwój stosunków handlowych pomiędzy eksporterami polskimi poszczególnych branż a południowo-afrykańskimi importerami i firmami agenturami, Agencja Konsularna zanotowała fakt, iż większość firm polskich, pomimo usilnych i stale ponawianych próśb ze strony agentów miejscowych, posługuje się wciąż jeszcze pocztą morską w korespondencji handlowej. W praktyce stanowi to, w porównaniu z pocztą lotniczą, opóźnienie, dochodzące do 16 dni, bowiem statki pocztowe z Anglii do Afryki Południowej odchodzą co tydzień i idą 14 dni (z Southampton), podczas gdy poczta lotnicza z Polski idzie do Johannesburga 6 dni i nadchodzi tu dwa razy w tygodniu, przy czym poczta polska wybiera zawsze najdogodniejsze w danej chwili połączenia samolotowe (via Ateny lub via Croydon), dzięki czemu osiąga się zawsze czas możliwie najkrótszy.

W szeregu zamierzonych transakcyj (szczególnie przy przetargach rządowych) posługiwanie się przez eksporterów polskich pocztą morską zadecydowało o niepowodzeniu, gdyż oferty nadchodziły z kilkodniowym opóźnieniem.

Nie można przypuszczać, aby w grę wchodziły względy oszczędnościowe, bowiem różnica w opłacie porta nie stoi w żadnej proporcji ze stratą, jaka wynika w niektórych wypadkach z tak znacznego opóźnienia w nadchodzeniu korespondencji, przyczyną tego stanu rzeczy jest najprawdopodobniej zwykły brak zastanowienia, lub też nieznajomość roli poczty lotniczej w stosunkach z krajami zamorskimi (tym dziwniejsza, że okazywana na-

wet przez bardzo poważne firmy, koncerny i zrzeszenia polskie).

Eksporterzy polscy winni pamiętać, że w ich własnym interesie leży korzystanie z poczty lotniczej i że posługiwanie się wyłącznie pocztą morską (dla zwykłych listów) w stosunkach z Afryką Południową jest wysoce szkodliwe.

UREGULOWANIE PRZEPISÓW O OPŁATACH ZA PRZEWÓZ TOWARÓW W MIĘDZYNARODOWEJ KOMUNIKACJI Z RUMUNIĄ.

Celem usunięcia wątpliwości i niejasności w opłacaniu kosztów przewozu Zarząd Kolei Rumuńskich dał wszystkim stacjom wskazówki, aby prowadziły ewidencję wszelkich postanowień i przepisów, odnoszących się do frankowania przesyłek towarowych, obciążania ich zaliczeniem i zaliczkami w gotowiźnie, odprawianych w komunikacji międzynarodowej. W odniesieniu do tego koleje rumuńskie ogłosiły obecny stan tych postanowień, z uwzględnieniem istniejących już postanowień dla przesyłek odprawianych na podstawie bezpośrednich międzynarodowych taryf związkowych, łącznie z rumuńską orientalną taryfą związkową.

Ponadto obowiązują następujące postanowienia:

A. Przy wywozie z Rumunii.

1. Koszty przewozu przypadające za przebieg na kolejach rumuńskich, aż do granicznych punktów wyjściowych (lądowych lub wodnych) mogą być albo frankowane na rumuńskich stacjach nadania albo też przekazane do podjęcia na stacjach przeznaczenia, o ile na to zezwalają postanowienia w krajach przeznaczenia.

2. Koszty przewozu przypadające za przebieg na kolejach poza rumuńskich muszą być przekazane do podjęcia na zagranicznych stacjach przeznaczenia.

3. Przy towarach, które stosownie do § 92 Cz. I rumuńskiej taryfy towarowej podlegają przymusowi frankowania, (towary, ulegające szybkiemu zepsuciu lub nisko wartościowe, za które kolej pobiera przewoźne z góry) koszty przewozu za przebieg na kolejach rumuńskich jak i na kolejach poza rumuńskich aż do zagranicznych stacyj przeznaczenia, muszą być frankowane na rumuńskich stacjach nadania; w tym wypadku odstępuje się od postanowień objętych wyżej pod punktem 1 i 2.

4. Wyjątek od postanowień punktu 3 stanowią koszty przewozu przesyłek przeznaczonych do stacyj na Węgrzech, w Grecji, Hiszpanii, Rosji i Estonii, odnośnie których koszty przewozu za przebieg na kolejach rumuńskich muszą być frankowane na rumuńskich stacjach nadania.

5. Przy przesyłkach żywych świń i innych zwierząt (nadawanych do 30 grudnia 1939), świeżych owoców, łuszczonych i niełuszczonych orzechów, jąder orzechowych, jak również suszonych śliwek przeznaczonych do Niemiec w tranzycie przez Polskę, Polskę/Czechosłowację, Węgry, Węgry/Czechosłowację, koszty przewozu muszą być frankowane na stacjach nadania za cały przebieg kolei rumuńskich, jak i poza rumuńskich, aż do granicy niemieckiej.

Na listach przewozowych przesyłek przewidzianych w powyższych punktach 3, 4 i 5 należy zamieścić oświadczenie: „frankowane, ponieważ towar podlega przymusowi frankowania". W wypadku szczególnych postanowień, jak tych pod punktem 5, uwagę powyższą uzupełnia się następującymi słowami: „na podstawie zarządzenia nr 206267/1938".

6. Niedopuszczalne jest:

a) obciążanie przesyłek zaliczeniami i zaliczkami w gotowiźnie;

b) frankowanie w rumuńskich stacjach nadania należności celnych, które mają być płacone przez zagraniczne biura ekspedycyjne, jak również frankowanie innych należności, przypadających za przebieg na kolejach zagranicznych;

c) zmiany w umowie o przewóz w celu dodatkowego frankowania kosztów przewozu za przebieg na kolejach zagranicznych albo w celu dodatkowego obciążenia zaliczeniem.

B. Przy przywozie do Rumunii.

1. Koszty przewozu przypadające za przebieg na kolejach zagranicznych, nie mogą obciążać przesyłek przy ich wejściu do Rumunii.

2. Przy wejściu do Rumunii przesyłki nie mogą być obciążone ani zaliczeniami ani zaliczkami w gotowiźnie.

Reasumując powyższe, należy stwierdzić, że graniczne stacje rumuńskie przyjmują przesyłki przy wejściu do Rumunii, o ile te są pozbawione jakiegokolwiek obciążenia.

3. Przeprowadzenie dodatkowych zmian w umowie o przewóz oraz dyspozycji odnośnie obciążenia przesyłek zaliczeniem jest niedopuszczalne.

4. Koszty przewozu przypadające za przebieg na kolejach rumuńskich w relacjach od rumuńskich punktów granicznych do stacyj przeznaczenia, mogą być frankowane na zagranicznych stacjach nadania albo też mogą być przekazane do pobrania na rumuńskich stacjach przeznaczenia.

C. W tranzycie przez Rumunię.

1. Przesyłki nadawane w tranzycie przez koleje rumuńskie, to znaczy takie przesyłki, które zostały nadane w zagranicznej stacji i przeznaczone są do zagranicznej stacji, przyjmowane są na kolejach rumuńskich do dalszego przewozu bądź to z frankowanymi kosztami przewozu na zagranicznych stacjach nadania, bądź to przekazanymi kosztami przewozu do pobrania w zagranicznych stacjach przeznaczenia z uwzględnieniem oczywiście odnośnych postanowień i przepisów w tych krajach.

2. Koszty przewozu przypadające za przebieg na kolejach rumuńskich mogą być opłacone w Rumunii w następujących wypadkach:

a) przy przesyłkach przychodzących do lub wychodzących z Rumunii przez Tighina (kierunek Z. S. R. R.); w tym wypadku opłacanie kosztów przewozu za przebieg rumuński dozwolone jest tylko w wyżej wymienionej stacji;

b) przy przesyłkach, dla których wydano specjalne zezwolenie i dla których określono w jaki sposób mają być wyrównane należności przypadające za przebieg rumuński.

3. Zmiana umowy o przewóz zezwalająca na zatrzymanie przesyłek w Rumunii, dopuszczalna jest tylko wtedy, jeżeli przesyłki do granic rumuńskich przychodzą wolne od jakiegokolwiek obciążenia za przebieg na kolejach zagranicznych.

Z chwilą wydania tych postanowień tracą ważność wszelkie postanowienia dotychczas wydane.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w drugim tygodniu kwietnia br. następujące ceny w złotych, franco wagon port rybacki, za towar oclony:

Śledzie solone — importowane:

Angielskie:

I. Szkockie matiasy	Castlebay Stornoway	Lerwick	Stronsay
large za 2/2	125	120	115
medium za 2/2	b r a k		
selected za 2/2	120	115	110

II. Jarmuckie twardo solone 1/1	trójka	I trade	II trade
mattfulls	—	84	—
matties	86	83	71—72
small matties	76	75	67—68
spent (wytarte)	—	—	—
niepatroszone (ungekehlt)	—	—	55

Holenderskie: twardo solone — pełne

mattfulls za 1/1	68
matties	69
small matties	68

Norweskie: twardo solone za 1/1:

	5/600		6/700		8/10—10/12
	1939 r.	1938 r.	1939 r.	1938 r.	
sloe	39—40	32	41	33	40
vaar	36	—	37	—	—

miękko solone za 1/1	390/410	340/360
matiasy islandzkie (solenie norweskie)	63	67—68

Islandzkie: lekko solone matiasy 1/1 — 70

Własne połowy za 1/1 b.

	small	mattis	mattfulls
„Mewa", „Delfin", „Korab"	67	[illegible]	71

Śledzie świeże w lodzie

Połowy firmy „Pomorze" za 50 kg netto	20 zł
norweskie	—
angielskie	—
holenderskie	—

Śledzie mrożone:

norweskie za 1 skrzynkę (ca 50 kg)	21 zł
angielskie za 1 skrzynkę (ca 50 kg)	25 zł

Inne ryby morskie (za 50 kg netto):

Śledziki z własnych połowów 2,50—3,00

Dorsze importowane: drobne całe — 12, świeże duże czyszczone bez głów — 18—21, mrożone, czyszczone bez głów — 27.

Ryby z połowów dalekomorskich — czyszczone mrożone (firma „Pomorze"): zębacze — 32—33, łupacze — 28, dorsze — 30.

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE ORAZ HANDLU RYBNYM.

Sezon dowozu szprotów i śledzików, importowanych ze Szwecji, został ostatecznie zakończony pod koniec marca br. Ogólny ich dowóz w minionym sezonie 1938/39 wyniósł około 6.500 ton, podczas gdy w poprzednim sezonie 1937/38 około 4.000 ton.

Na przestrzeni ostatn. tygodnia wielkiego postu, dowozy świeżych ryb z własnych naszych połowów były niewielkie i w dalszym ciągu nie pokrywały wielkiego zapotrzebowania na nie przez rynek zaplecza, podobnie zresztą jak to notowaliśmy prawie stale w okresie poprzednich tygodni. Dowożono dorsze, poławiane pod Bornholmem, oraz śledziki, pochodzące z połowów przybrzeżnych. Połowy tych ostatnich mają być niebawem zakazane przez władze.

Wobec zakończenia się postu, dowożone obecnie transporty dorszy przeznaczone będą przeważnie na zamrożenie, pewna część natomiast zużyta zostanie na fabrykację filetów, za spożyciem których prowadzi się coraz większą propagandę w większych ośrodkach miejskich. W celu dostosowania dowozu dorszy do możliwości zamrożenia ich w Chłodni Rybnej, jak i z uwagi na zmieniające się warunki atmosferyczne, ustalono pewne formy, mające stanowić podstawę przy zakupie tych ryb od rybaków. M. in. postanowiono, że każdy dowieziony transport będzie badany na okoliczność świeżości oraz, że przyjmowany będzie tylko towar od tych kutrów, które zabierają na połowy lód. W celu praktycznego

stosowania tych zasad odnośnie regulacji dowozów, ustalone zostaną wspólnie przez wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa terminy wysyłania kutrów na połowy dorszy. — Dzienny dowóz nie ma przekraczać 400 skrzyń à 50 kg, gdyż wydajność zamrażalni wynosi 20 ton ryb na dobę. Ponieważ doświadczenia z lat ubiegłych wykazały, że dowozy dorszy bez stosowania ograniczeń, były trzykrotnie, czterokrotnie, a nawet pięciokrotnie większe, należałoby już obecnie poważnie pomyśleć o skutecznym rozwiązaniu kwestii całkowitego wykorzystania tych połowów, zamiast ich hamowania. Nastąpić to może przez rozbudowę Chłodni Rybnej.

W związku ze staraniami odnośnie rozwoju rodzimego przemysłu rybnego na Wybrzeżu, w laboratorium doświadczalnym Stacji Morskiej w Gdyni dokonywane są próby solenia dorszy, a poza tym jedno z przedsiębiorstw handlowych na terenie portu rybackiego podjęło ostatnio produkcję pasztetów rybnych z wątroby dorsza.

W dniach 11 i 12 kwietnia na połowy bornholmskie udało się z Gdyni, Helu i Władysławowa razem około dwudziestu kutrów.

Na gdyńskim rynku śledziowym w dalszym ciągu notowano słabe obroty przy znacznie większym ożywieniu w handlu rybami świeżymi.

W ciągu ostatnich tygodni między Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni a importerami śledzi prowadzone są rozmowy, dotyczące właściwego rozwiązania kwestii importu śledzi z Anglii, Norwegii i Islandii.

SEZON IMPORTU ŚLEDZI SOLONYCH ZAKOŃCZONY.

Wobec zakończenia się zimowego sezonu śledziowego, w tygodniu ubiegłym zawinął do Gdyni tylko jeden statek ze śledziami solonymi szkockimi w ilości 513/2 półbeczek i 35/1 całych beczek.

Matiesy angielskie dowieziono z chłodni niemieckich w Hamburgu, odgrywających rolę punktu tranzytowego, gdyż Anglia nie posiada odpowiedniej ilości chłodni, przeznaczonych na ten cel.

Fakt ten winien być zachętą do rozbudowy chłodni śledziowej w Gdyni, która ma nastąpić już w tegorocznym sezonie budowlanym. Dobudowa dwóch pięter (czwartego i piątego) przewidziana jest w okresie dwuletnim, co wydaje się jednak z rozmaitych względów, a zwłaszcza z odczuwanego braku pomieszczeń na śledzie, za termin zbyt długi.

DOWOZY ŚLEDZI SOLONYCH IMPORTOWANYCH I Z WŁASNYCH POŁOWÓW DO GDYNI W SEZONIE 1938/39.

Import śledzi solonych oraz dowozy tych śledzi z polskich połowów ciągle wzrastają. I tak w ciągu ubiegłego sezonu, tj. w okresie od 1 kwietnia 1938 r. do 31 marca 1939 r. dowieziono wedle tymczasowych obliczeń następujące ilości śledzi solonych:

importowane	beczki całe 1/1	półbeczki 1/2
z Anglii — śledzie jarmuckie	76.000	23.000
śledzie szkockie i matiesy	43.000	57.000
z Norwegii	51.000	8.000
z Holandii	26.000	11.000
z Islandii	6.500	3.000
razem import	202.500	102.000
z polskich połowów na morzu Północnym	72.000	
razem dowozy śledzi sol.	274.500	102.000

W przeliczeniu na wagę stanowi to licząc beczkę dużą brutto 160 kg poważną ilość 51.920.000 kg śledzi solonych.

Jako dostawca śledzi na pierwszym miejscu znajduje się Wielka Brytania, dalej idzie Norwegia i Holandia. Zmniejszył się natomiast import śledzi islandzkich wobec kierowania całego prawie importu przez Gdańsk.

Wobec braku odpowiednio dużych magazynów śledzi solonych w Gdyni nie można było w zupełności wykorzystać wzrostu dla tego importu przez nasz port, wobec czego poważne ilości przechodziły i przechodzą nadal przez Gdańsk, m. in. prawie cały import śledzi islandzkich.

PRÓBY SOLENIA DORSZY W LABORATORIUM STACJI MORSKIEJ W GDYNI.

Po zakończeniu prób nad produkcją pasztetów z wątrób dorszowych, które obecnie fabrykują Morskie Zakłady Rybne w Gdyni, Dział technologii przetworów rybnych Stacji Morskiej prowadzi obecnie doświadczenia nad soleniem dorszy. Solenie to robione jest według metod, stosowanych w Szkocji, Islandii i innych krajach. Świeże ryby natychmiast po złowieniu są na statku wykrwawiane (upuszcza się krew), a po przyjściu do pracowni — patroszy się je, odcina głowy i rozcina na dwie połowy, połączone z sobą mięśniami i skórą grzbietu. Po dokładnym wymyciu ze śladów krwi i łusek soli się następnie dorsze w kadziach z użyciem ilości soli, odpowiadającej ¼ wagi ryby. W kadziach ryby pozostają przez 7—8 dni, po czym wyjmuje się je, przemywa w czystej solance i pakuje do beczek, zalewając czystym roztworem solanki. Obok wyżej opisanego sposobu solenia robione są próby, które polegają na tym, że ryby po upakowaniu w beczkach nie zalewa się roztworem soli, lecz prasuje się oraz przechowuje w stanie wilgotnym, i wreszcie trzeciego rodzaju próba polega na soleniu dorsza, którego po wyjęciu z kadzi suszy się. Ten ostatni produkt jest bardzo trwałym i poszukiwany na rynku Hiszpanii, Włoch i innych krajów.

ZAGADNIENIE IMPORTU SZPROTÓW DO POLSKI.

Zagadnienie importu szprotów do Polski powstało z chwilą, kiedy zaprzestaliśmy własnych połowów na skutek raptownego zaniku

dzi Świeżych „Britexport“ w Hamburgu, przeprowadzając rozmowy z importerami niemieckimi, zrzeszcnymi w Związku Importerów Śledzi „Deufrika“.

Na początku kwietnia br. powrócili natomiast do Londynu z dwutygodniowej podróży po krajach bałtyckich: delegat Herring Industry Board p. Evan Gibb i delegat Fishery Board for Scotland p. Andrew Anderson. Wymienieni delegaci odwiedzili kolejno Estonię, Łotwę, Litwę i Finlandię, przeprowadzając rozmowy z dyrektorami izb handlowych poszczególnych krajów, jak i bezpośrednio z importerami śledzi. Według opinii organu „Fishing News“, angielskie koła eksporterów śledzi spodziewają się obecnie wzmożenia eksportu śledzi solonych na rynki bałtyckie. Należy zaznaczyć, że chodzi nie tylko o zwiększenie wywozu śledzi solonych, lecz także świeżych.

SEZON ŚLEDZIOWY W NORWEGII MINĄŁ POD ZNAKIEM WZMOŻONEGO EKSPORTU.

W ostatnich dniach marca został zakończony sezon zimowy połowów.

Miniony sezon odbył się w sprzyjających okolicznościach i dał dobre rezultaty tak dla eksporterów, jak i rybaków. Chociaż połowy śledzi tegoroczne ilościowo były mniejsze (4.275.000 hl) niż w roku 1938 (5.122.875 hl). to jednak wartościowo przewyższyły je, wartość ich bowiem oceniana jest na 18 mil. kr. Do wzrostu cen przyczynił się wzmożony eksport na rynki obce, przede wszystkim na rynek niemiecki, który w ostatnich miesiącach zwiększył niesłychanie swój przywóz (ok. 600.000 skrzyń à 95 kg netto), co równa się połowie całkowitego eksportu śledzi norweskich. Charakterystyczną cechą dla rynku niemieckiego jest to, że nie importuje on śledzi mrożonych. Jeśli chodzi o rynek polski, to importujemy w tej samej ilości śledzie świeże, co i śledzie mrożone. Eksport do Polski wyniósł w zakończonym sezonie około 25.000 skrzyń śledzi świeżych à 95 kg netto oraz 45.000 skrzyń śledzi mrożonych à 50 kg netto. W odniesieniu do roku 1938 r. import zwiększył się o 80%. Pozostałe kraje jak Belgia. Holandia, Czechosłowacja również nieco zwiększyły import śledzi. Rynek angielski pozostał bez zmian. Ogólny eksport śledzi w tegorocznym sezonie zimowym wynosił 928.000 hl. (r. 1938 — 682.000 hl.)

Co się tyczy rynku wewnętrznego, to zawiodły nieco rybaków ceny płacone przez producentów tranu i mączki śledziowej, którzy w ostatnich latach pracują w dość trudnych warunkach z powodu współzawodnictwa innych krajów, jak Anglii. Islandii itp. Płacono w tym sezonie za hektolitr około 2 kr. Do tej produkcji zużyto 2.647.000 hekt., reszta z ilości 4.275.000 hekt. została przekazana na zasolenie i konsumcję krajową. Notowania dla rynku polskiego wynosiły ok. 7 kr. za hekt., dla Niemiec notowano o 1 kr. mniej.

Szwecja na ceny import. śledzi norweskich posiada specjalny przywilej i płaci za hekt. około 4 kr., co jest spowodowane tym, że jest ona poważnym odbiorcą na ryby świeże i wysoko wartościowe śledzie solone „Fedsild“ oraz na śledzie zimowe 3/400 sztuk w 1/1 beczce, które, jak wiadomo, na polskim rynku nie są pożądane. Czechosłowacja, Belgia i Holandia płacą te same ceny co Polska. Notowania te odnoszą się tylko do cen, uzyskanych przez „Laget“, a nie przez eksporterów, za ca 100 kg lub hektolitr.

NOWE TENDENCJE W RYBOŁÓWSTWIE NIEMIECKIM.

W swym czteroletnim planie gospodarczym przewidują Niemcy podwojenie połowów ryb. Już w roku 1937 podwyższyła się ilość złowionych ryb z 6 mil. q w 1936 r. na 6,7 mil. q, zaś tymczasowe obliczenia za rok 1938 wykazały wzrost o 12%, podczas gdy wartość złowionych ryb podwyższyła się tylko o 5,21%. Słabszy wzrost cen przy silniejszej podaży ryb sprzyja zwiększeniu konsumcji.

Cała flota rybacka w przeciągu 1938 roku była w pełni zatrudniona. Charakterystyczne dla sytuacji jest to, że przy końcu roku wycofano kilka jednostek z powodu braku załogi, wywołanego stałym zwiększaniem się floty rybackiej. Aby zapobiec tym niedomaganiom szkoli się nowych rybaków w tempie przyśpieszonym.

Nowością jest używanie do połowów dalekomorskich motorowców, nadających się równocześnie do połowów ryb świeżych oraz do połowów śledzi za pomocą sieci ciągnionych i pławnic. Dalszą nowością są statki zaopatrzone w urządzenia do zamrażania filetów rybnych, przygotowywanych bezpośrednio po połowie oraz do produkcji mączki rybnej z odpadków i ryb małowartościowych.

Specjalnie zwraca się uwagę na zorganizowanie zbytu połowów i na zwiększenie krajowej konsumcji ryb. Utrzymanie cen stałych i przystosowanych do możliwości budżetowo-domowych konsumenta sprzyja regularności i zwiększeniu ich zbytu.

RYBOŁÓWSTWO ISLANDII W ROKU 1938.

Rybołówstwo Islandii, od którego zależy dobrobyt mieszkańców tej wyspy, nie wykazał w 1938 r. większych zmian w porównaniu z rokiem zeszłym. Połowy dorszy zwiększyły się z 28.000 do 37.000 ton. Pomimo to są one dużo niższe od przeciętnych połowów lat ubiegłych, kiedy wynosiły 60.000 ton. Połowy śledzi w 1938 r. nie osiągnęły poziomu rekordowego roku 1937, tym niemniej rok sprawozdawczy był zupełnie zadowalający i osiągnął wartość 18,5 mil. kor., z czego przypada na śledzie solone 5,8 mil. kor., na mączkę śledziową — 3,8 mil. kor. i na olej śledziowy — 5,2 mil. kor. Ceny osiągnięte za te produkty były niższe od cen z 1937 r.

Kronika

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 2 kwietnia br. nadszedł do Gdyni s/s „Freja" z ładunkiem: 63 worków — 5.040 kg orzechów z Istambułu, 957 skrzynek — 19.293 kg sułtanek z Izmiru, 1.766 worków i skrzynek — 64.731 kg różnych owoców suszonych z Candii, 3.595 worków — 89.875 kg koryntek z Calamaty. Powyższe partie nadeszły z przeznaczeniem dla importerów polskich. Dla Gdańska nadeszło: 351 worków — 8.775 kg koryntek z Calamaty i 852 worków — 12.715 kg różnych owoców suszonych z Candii.

s/s „Betta" przybył do portu gdyńskiego dnia 4 kwietnia br. z transportem 357.107 kg pomarańcz i 786.440 kg cytryn. Powyższy transport nadszedł z Sycylii.

Dnia 4 kwietnia nadszedł s/s „Wilno", który wyładował w Gdyni 6.405 kg herbaty, 13.075 kg kawy, 14.476 kg pieprzu, 2.432 kg różnych korzeni, 491 kg kakao, 616 kg gałki muszkatułowej i 103 kg cynamonu Cassia Vera.

s/s „Cieszyn" przybył do Gdyni również w dniu 4 kwietnia br. i wyładował: 56.600 kg śliwek kalifornijskich, 21.400 kg orzechów, 1.815 kg cynamonu, 1.283 kg goździków, 1.264 kg pieprzu, 1.200 kg kawy i 168 kg ananasów.

Dnia 5 kwietnia br. nadszedł do Gdyni s/s „Jamaica", który przywiózł z Haify 42.122 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich o wadze 1.684.880 kg.

s/s „Depa", który przybył z Rotterdamu dnia 7 kwietnia, wyładował w Gdyni 27.500 kg bananów.

Następny transport bananów spodziewany jest w Gdyni dnia 16 kwietnia br. na s/s „Wiborg".

Dnia 11 kwietnia br. zawinął do Gdyni s/s „Viador", który przywiózł z Haify 43.846 skrzyń pomarańcz i grapefruitów.

Również w dniu 11 kwietnia przybył s/s „Brageland" z transportem 224 worków — 17.920 kg orzechów z Istambułu i 1.854 skrzyń — 74.160 kg pomarańcz i grapefruitów z Haify.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w dniu 6 kwietnia br. aukcję, na której wystawiły:

2751 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 2751 skrz. w cenie 1,17—1,23 zł za 1 kg
2000 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 2000 kl. w cenie 1,35—1,38 zł za 1 kg
100 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 100 skrz. w cenie 1,20 zł za 1 kg
1554 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 720 skrz. w cenie 30,00—35,00 zł za 1 skrz.

Na wymienionej aukcji wystawiono poza tym cały szereg partyj owoców suszonych, z których sprzedano jedynie: 1 worek orzechów włoskich w cenie 6,40 zł 1 kg, 33 worków migdałów włoskich — po 6,80 zł 1 kg i 1 worek orzechów tureckich po 6,40 zł 1 kg. — W owocach suszonych nie dokonano większych transakcyj ze względu na brak zainteresowania ze strony kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 1 kwietnia br. aukcję, na której wystawiły:

1200 klatek pomarańcz palest. — sprzedano: 1200 kl. w cenie 1,15—1,16 zł za 1 kg
100 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 100 skrz. w cenie 37,50—38,50 zł skrz.
600 worków fig portugalskich — sprzedano: 600 w. w cenie 0,80 za 1 kg
60 worków jąder orzechów laskowych — sprzedano: 60 w. w cenie 5,25 zł za 1 kg
1400 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 1400 skrz. w cenie 1,16—1,18 zł za 1 kg
500 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 500 kl. w cenie 1,18—1,20 zł za 1 kg
920 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 920 skrz. w cenie 1,15—1,16 zł za 1 kg
200 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 200 skrzyń w cenie 31,50—35,— zł skrz.
1500 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 1500 skrz. w cenie 1,15—1,17 zł za 1 kg
150 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 150 skrzyń w cenie 31,— zł skrz.
412 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 412 skrz. w cenie 1,08—1,10 zł za 1 kg

w dniu 6 kwietnia br. wystawiono:

1900 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1900 kl. w cenie 1,28—1,37 zł za 1 kg
250 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 250 skrzyń w cenie 30,50 zł 1 skrz.
80 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 80 skrzyń w cenie 28,— zł 1 skrz.
35 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 35 skrzyń w cenie 1,18 zł za 1 kg
40 worków migdałów włoskich — sprzedano: 40 w. w cenie 6,50—6,60 zł za 1 kg
24 worki orzechów ziemnych bez łupin — sprzedano 24 worki w cenie 2,40 zł
300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 300 skrzyń w cenie 30,50 zł 1 skrz.
2261 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 2261 kl. w cenie 1,35—1,41 zł za 1 kg
232 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 232 skrz. w cenie 30,— zł za 1 skrz.
60 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 60 skrzyń w cenie 1,18 zł za 1 kg

49 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 49 skrzyń w cenie 31,50 zł 1 skrz.
416 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 416 kl. w cenie 1,31—1,32 zł za 1 kg
48 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 48 skrz. w cenie 1,19 zł za 1 kg
438 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 438 kl. w cenie 1,25—1,35 zł za 1 kg
500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 500 skrzyń w cenie 30—30,50 zł 1 skrz.
750 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 750 kl. w cenie 1,32—1,44 zł za 1 kg
600 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 600 skrz. w cenie 1,15—1,18 zł za 1 kg
700 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 700 skrzyń w cenie 30,50—34,25 zł 1 skrz.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W magazynach portowych portu gdyńskiego zanotowano w dniu 10 kwietnia 1939 r. następujące ilości owoców południowych:
59.003 skrzyń pomarańczy palestyńskich,
45.400 skrzyń pomarańczy włoskich,
38.591 skrzyń cytryn,
7.355 skrzyń grapfruitów.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

Kończący się obecnie sezon pomarańcz palestyńskich wpłynął na zwyżkę cen, które kształtują się ca 1,18 do 1,20 zł za 1 kg. Pomarańcze włoskie sprzedawane są w cenie ca 1,35 zł. Gatunek tych pomarańcz jest dosyć słaby. Pierwszy transport pomarańcz górskich spodziewany jest około 15/16 kwietnia. Prawdopodobna cena tych pomarańcz będzie wynosić ca 1,60 zł 1 kg. Spodziewane są również w tych dniach jabłka argentyńskie.

Jabłka kanadyjskie kształtują się w cenie 2—2,10 zł 1 kg.

Cytryny włoskie sprzedawane są w cenie około 61,— zł para.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

K a w a :

Brazylia:

Niedawno temu podpisano w Stanach Zjednoczonych traktat handlowy z Brazylią, na mocy którego Bank Eksportowo - Importowy Washingtonu udzieli Brazylii kredytu w wysokości $ 19.200.000. Poza tym rząd pragnie zaproponować Kongresowi udzielenie pożyczki dla Brazylijskiego Banku Centralnego w wysokości $ 50.000.000 w złocie. Zapasy kawy w portach są ograniczone. I tak: Santos posiada 2.200.000 worków, Rio de Janeiro — 700.000, Victoria — 300.000, Paranagua — 150.000 worków. Mniejsze ilości znajdują się w Bahia, Pernambuco i Angra dos Reis.

Zniszczono w styczniu		309.000 worków
	w lutym	261.000 worków
	razem	570.000 worków

W roku 1938/39 począwszy od 1 lipca zniszczono 3.331.000 worków, a ogółem 65.303.000 worków. Ponieważ Brazylia ustaliła oficjalne niszczenie na 6 milionów worków rocznie, akcja w tym kierunku będzie musiała być przyśpieszona, ponieważ zbliża się koniec sezonu. Plan niszczenia kawy na dwa okresy: 1939/40 i 1940/41 został ustalony na odbytej niedawno konwencji brazylijskich stanów kawowych, na podstawie którego zagładzie ulegnie 15% dobrych gatunków i 30% zwyczajnej kawy.

Salvador:

Zbiory w roku 1938 wynosiły 896.740 worków, w roku 1937 — 1.126.941 worków czyli nastąpiła obniżka produkcji.

Indie Holenderskie:

W roku 1938 eksportowano 1.134.825 worków po 60 kg, podczas gdy w roku 1937 — 1.634.107 worków, co oznacza spadek eksportu kawy.

Etiopia:

W miejscowości Diredowa zainstalowano maszynerię dla czyszczenia i klasyfikowania kawy, ponadto zawiązało się towarzystwo handlowe pod nazwą: Societa Italiana Lavorazione Caffe dell' Impero. Jest to poważnym ułatwieniem dla eksportu kawy abisyńskiej, ponieważ Diredowa jest położona w rejonie kawowym, gdy swego czasu kawę tę trzeba było transportować do Dżibuti i Adenu, aby ją oczyścić. Klasy kawy są następujące: Harari Extra Prime, Harari Prime, Harari Superior, Harari Caracol Nr 1 i 2.

Notowania nowojorskie kaw w USA centach:

Brazylia:	Marzec 16	Luty 23
Santos 4 C&F	6,70—6,80	6,70—7,10
Rio 7/8 C&F	4,50—4,60	4,50—4,60
Jawa Robusta washed C&F	6,00	6,00
Maracaibo:		
Trujillo	6,—	6,—
Cucuta washed	11,75—12,—	11,75
La Guayra		
Caracas washed	11,—	11,—
Puerto Cabello washed	10,25	10,25
Combia		
Bogota good washed	11,25	11,25
Manizales Excelso	10,7/8	11,5
Medellin Excelso	11,25	11,75
Guatemala good washed	9,25	9,5
San Salvador washed firsts	10,—	10,—
Mexico:		
Cordoba washed	9,5—10,—	10,—
Tapachula	8,75	9,—
Coatepec	10,75	11,—

H e r b a t a:

Japonia:

Wojna na Dalekim Wschodzie spowodowała trudności w transporcie herbaty. Dotyczy to nie tylko Chin, lecz także Japonii, która potrzebuje swoje statki handlowe dla celów wojennych.

Eksport Japonii od 1 maja 1938 roku do 31 stycznia 1939 r. wykazał redukcję o przeszło 14.000.000 lb., gdyż wyniósł on w sezonie 1938/39 — 32.784.280 lb. w porównaniu do 47.607.657 lb. w sezonie 1937/38. Dostawy zielonej herbaty spadły z 35.122.632 lb na 26.107.952 lb i czarnej herbaty z 12.485.025 lb na 6.676.328 lb.

Sumatra:

Eksport w r. 1938 wyniósł o 2.410.000 lb więcej tj. razem 31.980.000 lb, podczas gdy w r. 1937 — 29.570.000 lb.

Afryka:

W grudniu Nyassa eksportowała 1.069.175 lb, Tanganyika 13.508 lb.

Indie:

Z Indyj Północnych eksportowano w okresie dziewięciomiesięcznym od kwietnia do grudnia 1938 r. 266.000.000 lb, tj. o 120.200.000 lb więcej, niż w tym samym okresie 1937 r.

Cejlon:

Z Cejlonu eksportowano 235.700.000 lb z wyłączeniem 1.000.000 lb, które poszły do Anglii. Stanowi to 22.500.000 lb-owy wzrost wobec 1937 r.

A. Wiatrak.

MONOPOL BANANOWY W AMERYCE POŁUDNIOWEJ.

W Ameryce środkowej i południowej monopol produkcji bananów posiada towarzystwo „United Fruit Company" o kapitale amerykańskim (USA). Według badającego to zagadnienie ekonomisty kolumbijskiego prof. A. Garcia, United Fruit Company kontroluje nie tylko produkcję bananów w krajach karaibskich, lecz także całą sprzedaż w Europie i USA. Towarzystwo to monopolizuje całe tereny produkcyjne i w ten sposób reguluje poziom produkcji. Najwięksi odbiorcy jak Europa środkowa, USA. i Kanada zużywają 100 mil. kiści (buschel), z czego kraje karaibskie produkują 82%. W celu ogólnej obniżki cen, bez utraty zarobków poszukuje towarzystwo dalszych terenów w Ekwadorze, gdzie robocizna jest znacznie tańsza.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.